This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

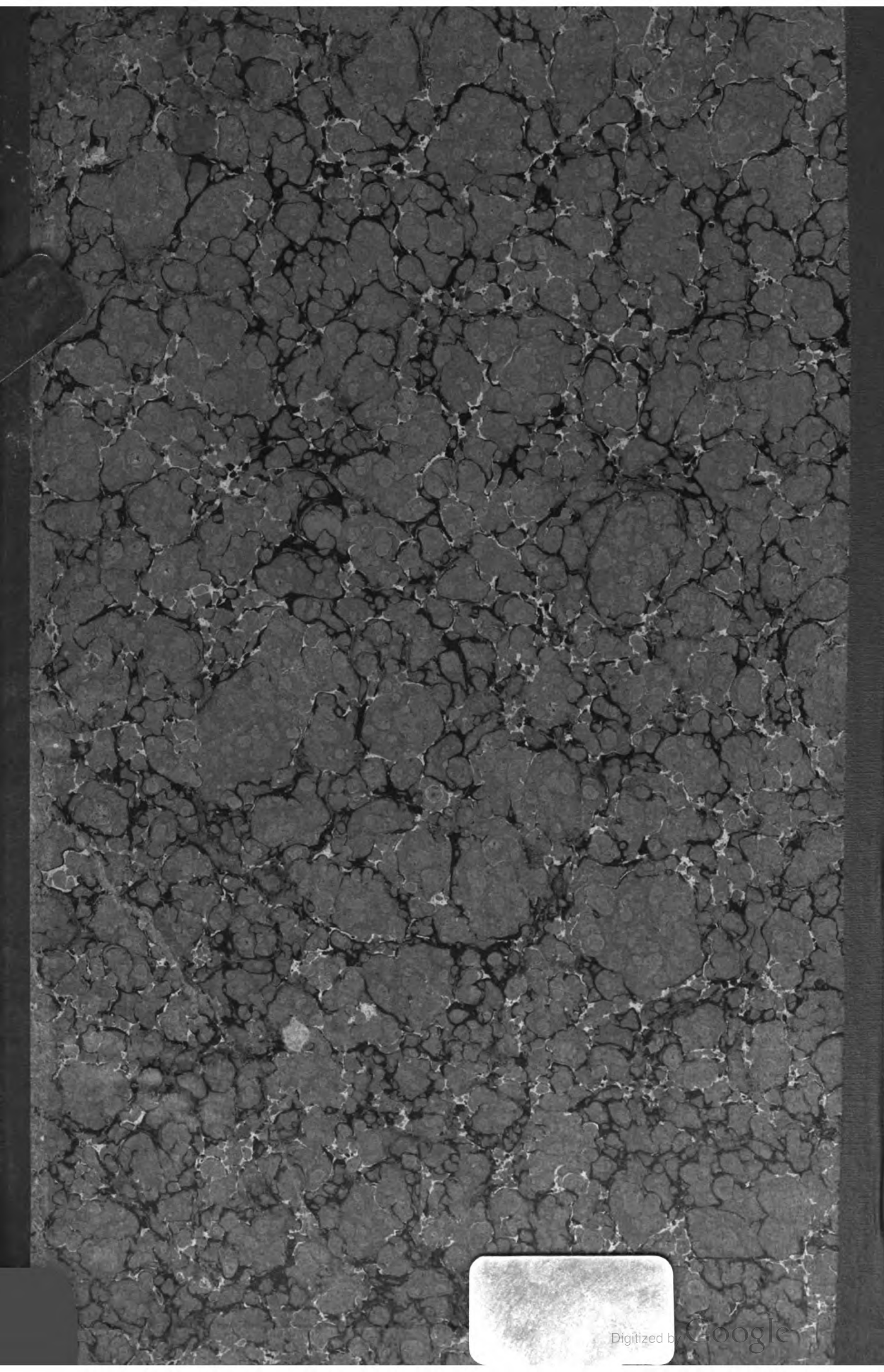
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`


Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

STANFORD UNIVERSITY
STACKS
NOV 1978
LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA

PRESENTADA

AL HONORABLE CONGRESO

POR EL

MINISTRO DE GUERRA Y MARINA

GENERAL DE DIVISION

DON EDUARDO RACEDO

MARINA-1887-1888

BUENOS AIRES

IMP. Y ESTER. DE BUFFET & BOSCH, TUCUMAN 307.

1888

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

DEL

MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA

PRESENTADA

AL HONORABLE CONGRESO

POR EL

MINISTRO DE GUERRA Y MARINA

GENERAL DE DIVISION

DON EDUARDO RACEDO

MARINA-1887-1888

BUENOS AIRES

Imp. y Lit. de [illegible]

1888

Digitized by Google

Digitized by Google

HH. S. Senadores y Diputados:

Al cumplir con el precepto constitucional sobre la presentacion de las memorias en los primeros dias de vuestras sesiones voy á informar á V. H. respecto á las fases salientes de la Administracion en el Departamento de Marina que desempeño.

Al hacerlo me creo obligado antes de entrar en detalles á dar algunas explicaciones que funden de una manera franca y terminante los móviles que inspiran á este Ministerio, para llevar á vuestro conocimiento, las reformas que lo preocupan y que puestas en ejecucion subsanarán las deficencias de nuestra armada y sus dependencias, colocándola en condiciones armónicas con los progresos operados en las flotas del mundo europeo y aun americano como medio tambien de llenar las sentidas necesidades de los valiosos intereses de nuestras costas marítimas y fluviales.

Es fuera de duda que los países americanos están atentos á todos estos progresos obedeciendo á un instinto de perfeccionamiento humano, los viejos pueblos sasonados por la experiencia adquirida con el estudio de siglos, sirven de escavel á los nuevos para trepar la montaña de donde divisan con la mirada previsora del patriotismo el inmenso porvenir que se prevée al travez de los tiempos.

Chile, el Brasil y nosotros mismos sentimos la necesidad de colocarnos á la altura del mayor adelanto posible para no quedar rezagados en la marcha del progreso universal.

Es por eso que vemos á nuestros vecinos reformando sus buques de tipo antiguo y adquiriendo modernos.

El «Riachuelo», «Solimoes», «Javarí» y buques de menor

Digitized by Google

poder son las últimas adquisiciones hechas por el Brasil. con la «Esmeralda» y reforma del «Cochrane» y «Blanco Encalada» ha impulsado su marina la República de Chile. El «Brown» y el «Patagonia» son nuestras adquisiciones.

Esta breve comparacion no entraña la idea de hacer un balance del poder naval de cada país, pues solamente deseo demostrar que Sud-América no queda atras en el afan que el progreso de la ciencia en todas sus manifestaciones del saber humano viene acentuando con invenciones y descubrimientos asombrosos.

Son notorios los intereses internacionales que debatimos con nuestros vecinos y lo es igualmente en los paises sud-americanos que esos intereses no llegarán jamás á ser un motivo de rompimiento de relaciones que se cultivan con sinceridad y eficacia para todos.

S. E. el Sr. Presidente de la República lo ha dicho á propósito de la cuestion de límites con el Brasil: «El territorio en discusion no vale una guerra aunque fuera doble «su importancia.»

Este juicio revela de la manera mas acabada las tendencias del Gobierno de nuestro país.

No es otra sin duda la inclinacion del patriotismo de los hombres del Gabinete de San Cristobal. En cuanto á Chile un tratado honroso ha sellado la noble amistad de las dos naciones limítrofes por los Andes.

Todos los países pueden tener la desgracia alguna vez de estar gobernados por hombres de espíritu guerrero anhelosos de servir á sus instintos creyendo que así sirven tambien y mejor á los intereses nacionales que les estén confiados, pero esto mismo es remoto, porque las vinculaciones fraternales con que están ligados no se rompen ni se desconocen en hora de ofuscacion cuando hay de por medio grandes intereses comprometidos.

El Brasil está ligado á los argentinos por los vínculos de noble gratitud que creó la campaña y la gloria comun de Caseros.

Digitized by Google

Chile por su independencia nos está tambien obligado por vínculos análogos reconocidos por sus hombres eminentes, y como una prueba de ello ha acreditado en el alto carácter diplomático en Buenos Aires á uno de sus escritores distinguidos quien con elocuencia generosa decia:

« Nos recibió en brazos fraternales, tomó nuestro pendon « en la derrota y con la sangre de sus hèroes nos lo « devolvió triunfante.»

No debe entenderse por eso que deba escluirse entre nosotros el celo peculiar de los pueblos modernos que se afanan con razon legítima á conservar sus elementos de seguridad y bienestar que son los fundamentos de su preponderancia.

Pero me parece juicioso pensar que dicha preponderancia puede ser adquirida por cada uno de los pueblos sud-americanos en medio de la paz desarrollando sus fuerzas vitales que dicho sea de paso son extraordinarias.

Estas ideas están de tal modo arraigadas en mi espíritu que no creo imposible, ni siquiera difícil armonizar la aspiracion de ligar los intereses internacionales que aconsejan producir estos actos elocuentes en favor de una paz inalterable con los intereses locales de cada seccion de América.

Así por ejemplo seria altamente político ligar en un solo propósito científico, los generales argentinos y brasileros, organizando comisiones mixtas de oficiales generales que estudien en Europa los múltiples adelantos del arte de la guerra.

Este acto de fraternidad americana llevarian á propios y estraños las evidencias cordialmente inalterables y todos los peligros que puede sugerir nuestra sociabilidad moderna y las sospechas de dificultades más ó menos remotas por eso que llaman en Europa política colonial desaparecerían por completo en presencia de un acto que liga en un solo propósito y en una sola aspiracion á los dos pueblos fuertes de las costas del Atlántico.

Digitized by Google

Es un deber de patriotismo preveer todo peligro hasta los mas lejanos para cumplir la noble mision del que gobierna; asegurar la paz y en ella la felicidad de los gobernados.

Todas estas razones me autorizan para afirmar que las reformas que respectivamente hace cada país del Continente en sus ejércitos y armada no entrañan tendencias de hostilidad del uno hácia los otros y que la prensa que frecuentemente preocupa á los pueblos en este movimiento de progreso, no tiene razon de traducirlo como una necesidad ordinaria de cada estado.

Tales son las aspiraciones del pueblo argentino que está entregado al trabajo y ellas concuerdan con los propósitos de política internacional de S. E. el Señor Presidente de la República.

Al tratar de la fuerza naval de la República debo hacer presente que los propósitos del Gobierno están claro y esplícitamente consignados en el Mensaje elevado á V. H. con fecha de 1887.

Si bien es cierto que el país goza actualmente de la paz mas completa, no por eso es menos cierto que contando con costas tan estensas y tan ricas así marítimas como fluviales, el patriotismo y el cuidado de esos intereses aconsejan que debemos adquirir los elementos necesarios para vigilarlas y atenderlos evitando la explotacion clandestina de nuestros guanos y otros productos explotándolos y fomentando el desarrollo material en las distintas poblaciones que se levantan y levantarán sobre las costas de nuestros mares.

No hay porque ocultarse que el propósito hoy verdaderamente nacional de formar una flota capaz de prestar los servicios enunciados y de defensa en el caso remoto necesario, nos asegurará al mismo tiempo la representacion que nos corresponde en la política interna del Continente. Ha de costarnos quizás mayores esfuerzos

Digitized by Google

que á cualquiera de las otras naciones americanas que se halle en nuestras mismas condiciones de civilizacion y de recursos, pero estos serán siempre pequeños en relacion á las inmensas ventajas que obtendrá la República.

La naturaleza de nuestro territorio y las exigencias de nuestra vasta civilizacion marítima que empieza á desenvolverse con energía en las regiones australes exigen que el material flotante sea dividido en dos categorías, una para atender á los servicios de mar y otra para los rios y aun esta última requiere sus divisiones esenciales que dependen de las condiciones de navegabilidad de las diferentes arterias fluviales que poseemos.

Es evidente que esta diversidad de tipos de nuestras naves de guerra trae aparejada no solo mayores dificultades para su adquisicion sinó un costo mas considerable de las diversas naves en sus complementos.

Pero el país que conoce estos inconvenientes aspira sin embargo á la formacion de una armada tal como lo exige nuestra situacion geográfica y política y los poderes públicos están en el deber de secundar tan legítimas aspiraciones que no se basan en un sentimiento pueril de orgullo nacional sinó en la necesidad del bienestar y de la consolidacion de nuestros progresos.

La Cámara conoce bien que por el momento la mayor parte de los buques que componen nuestra armada pertenecen á tipos que el arte de la guerra naval relega al servicio de cabos adentro, faltándonos por consiguiente el número de naves para completar el servicio que debe prestar la flota marítima.

Las naciones vecinas comprendiendo esto mismo han hecho últimamente las adquisiciones valiosas á que me he referido antes.

Los dos buques que hemos adquirido no son suficientes ni aparentes para recorrer nuestras costas sinó para formar el plantel de nuestro poder naval con relacion á las dos grandes categorías que se imponen como necesarias.

Digitized by Google

Para el servicio de defensa interior la escuadra cuenta con los acorazados *Plata* y *Andes*, la cañonera *Paraná* y *Uruguay* y las bombarderas *Pilcomayo, Bermejo, Constitucion y República* y la division de torpedos con un material y personal que no deja nada que desear para las necesidades de hoy.

Pero al mismo tiempo carecemos de buques de tipo moderno para completar nuestra division de mar.

El Ministerio no puede dejar de consignar en su memoria y llevar por este medio á conocimiento de V. H. el verdadero estado de nuestro poder naval demostrando de una manera palmaria la necesidad urgente en que se encuentra la República de adquirir aquellos buques, llenando el vacío que hoy existe en nuestra armada, que satisfaga completamente las exigencias enunciadas.

Por las memorias pasadas por las diferentes reparticiones de la marina podrá V. H. apreciar debidamente lo que cada una ha realizado durante el año trascurrido, pudiendo asegurar que cada Gefe de Reparticion hace lo posible por alcanzar en su cometido los mejores resultados, á pesar de no tener nada completo y sí todo en embrion, notándose muchas deficiencias que serán dentro de poco corregidas modificando la administracion bajo el régimen apropiado á nuestros recursos y modo de ver.

La reglamentacion uniforme que mejor controla y responsabiliza á los empleados en el trabajo es hoy asunto primordial y que más preocupa á este Ministerio.

La Junta de Marina se ocupa en este momento con mucho empeño en revisar los reglamentos viejos y en confeccionar nuevos para establecer de una vez la marcha armónica y desembarazada de una administracion que no encalle por falta de buena reglamentacion.

No debo terminar esta memoria sin antes hacer constar que nuestros talleres de guerra han hecho un verdadero prodigio fundiendo el cilindro del ariete «*Maipú*».

EDUARDO RACEDO.

Digitized by Google

JUNTA SUPERIOR DE MARINA

1888

Digitized by Google

Digitized by Google

JUNTA SUPERIOR DE MARINA

SEÑOR MINISTRO :

La Junta Superior de Marina cuenta solo tres meses de existencia, tiempo apenas necesario para hacer sentir su iniciativa en la complicada administracion donde debe obrar, pero, dada la buena voluntad y laboriosidad de los miembros que la componen, ha podido sin embargo producir algunas medidas de carácter trascendental, y ha traido á su estudio todas aquellas cuestiones que una vez resueltas responderán al propósito de implantar en la Armada un régimen militar administrativo y disciplinario que la ponga á la altura de las mejor organizadas.

El programa de labor que se ha impuesto la Junta es vasto, comenzando por el plan necesario para dotar á la Armada de un personal completo y competente, para la organizacion del material flotante y fijo que debe ponerla en condiciones á fin de responder de un modo eficaz á cualquier emergencia.

La Junta espera que podrá dar pronto por terminada la organizacion de la parte administrativa y se ocupará de las medidas disciplinarias, de puertos militares, cómodos, seguros, defendidos, y del cumplimiento indispensable de toda Armada bien organizada, esto es, de diques con capacidad suficiente para los mayores buques, anexos á los Talleres y Arsenales, dotados de elementos completos para su reparacion y aun para la construccion de algunos.

La Junta fué creada por acuerdo del 18 de Enero del corriente año, fijándosele las siguientes atribuciones y deberes:

Digitized by Google

Ministerio de Marina.

Enero, 14 de 1888.

Considerando que los adelantos y mejoras introducidas en el personal y material de la Armada, exigen una nueva organizacion administrativa que responda al estado en que actualmente se encuentra,

El Presidente de la República—

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°—Créase una Junta Superior de Marina compuesta de tres Gefes Superiores de la Armada, tres ciudadanos pertenecientes á gremios cuyos conocimientos puedan ser útiles á la Junta, un Secretario, teniente de navío ó fragata, un Pro-Secretario, dos auxiliares del mismo grado.

ART. 2°—El Presidente de la Junta será el Ministro de Guerra y Marina, pero uno de los gefes de que habla el artículo anterior y que será designado oportunamente, por Decreto, actuará como Vice-Presidente, y en tal carácter presidirá las Sesiones cuando el Ministro no concurra á ellas, teniendo siempre á su cargo el despacho y los trámites administrativos de la Junta.

ART. 3°—Para constituir la Junta, basta que se encuentren presentes, el Presidente ó Vice y tres de los Vocales.

ART. 4°—Cuando el Vice-Presidente no asistiere á las reuniones de la Junta, será sustituido por el Vocal de la clase de Jefes Superiores de la Armada, á quien por su graduacion ó antigüedad le corresponda.

ART. 5°—La Junta debe celebrar por lo menos dos sesiones por semana, pero podrá ser convocada en cualquier momento que algun asunto urgente lo requiera.

El local donde debe actuar será ordinariamente la Comandancia General de la Armada y en este caso sus sesiones serán presididas por el Vice-Presidente.

Digitized by Google

Una vez á la semana, ó más, si así se dispusiera, celebrará sesion extraordinaria en el despacho del Ministro de Guerra y Marina, presidída por éste.

ART. 6°—En las sesiones extraordinarias se tratarán aquellos asuntos cuya importancia lo requieran.

ART. 7°—La Junta Superior de Marina debe intervenir en los siguientes casos:

1° En la redaccion de los proyectos de Ley, reglamentos é instrucciones generales referentes á los ramos de Marina.

2° En las ampliaciones y modificaciones de los que se encuentran en observancia ó vigencia.

3° En el aumento ó disminucion en las clases y número de cualquiera de los cuerpos ó reparticiones de la Armada.

4° En las propuestas de ascensos ó cualquier clase de recompensas.

5° En el enrolamiento de la Guardia Nacional de Marina.

6° En todo lo que se refiera de carácter facultativo sobre navegacion, puertos militares é hidrografía, comprendiendo en esto, faros, valizamientos, construcciones y levantamientos de planos.

7° En lo relativo á la adquisicion de buques, obras civiles é hidráulicas y armamento de escuadra ó divisiones navales.

8° En la aprobacion de presupuestos de obras, reparaciones y carenas.

9° En la provision de artículos navales de máquina, de víveres y en cualquier clase de pedidos en general que hagan los buques ó reparticiones de la Armada, como asi mismo en el pago de sueldos del personal en general.

10. En la confeccion de los presupuestos de gastos de todos los buques y reparticiones de la Armada que debe elevar anualmente el Ministro al Honorable Congreso.

Digitized by Google

11. En las dudas y reclamaciones que en la vía gubernativa se promuevan acerca del cumplimiento, inteligencia, rescision y efectos de los remates y contratos celebrados por la Administracion de Marina y en los de indemnizacion de daños y perjuicios, relevacion de multas por falta de cumplimiento en los contratos producidos por causa de fuerza mayor.
12. Sobre competencia de atribuciones que puedan producirse entre las autoridades y corporaciones del ramo, en el órden administrativo.
13. En los expedientes de expropiacion forzosa marítima.
14. En los de indemnizacion por daños de guerra marítima.
15. En los de reclamacion de agravio por postergacion ó pérdida de antigüedad.
16. En los expedientes de suspension de empleo por medida gubernativa á dictarse, contra cualquier gefe ú oficial de la Armada.
17. En las quejas promovidas de superior á inferior y vice-versa.
18. En la confeccion del escalafon militar de las clases de gefes y oficiales que componen los cuerpos de la Armada, y en la tramitacion é informacion de las fojas de servicios de todos sus miembros.
19. En los expedientes de clasificacion de materia de Marina que deba declararse inservible ó innecesario y de consiguiente á enajenarse.
20. En el exámen de los diarios de navegacion de á bordo presentados por los comandantes de buques ú oficiales que componen el Estado Mayor de los mismos, dando cuenta al Ministerio de todo aquello que fuese de interés.

ART. 8°—Las atribuciones de la Junta son:

1° Elevar al Ministerio, propuestas en terna para

Digitized by Google

el mando de los buques que se concedan, excepto en el caso que por el carácter especial ó urgente de la Comision deba proveerlas el Ministerio directamente.

2° Clasificar anualmente á los gefes y oficiales de los buques de la Armada, con arreglo á las disposiciones vigentes.

3° Proponer las reformas militares y administrativas que estime conveniente, en los distintos ramos y servicios de la Marina.

ART. 9°—Inmediatamente de constituida la Junta, procederá á formar un cuadro demostrativo del consumo que puedan hacer los buques de la Armada, mensual ó anualmente, de los diferentes artículos navales, de máquinas y carbon, ya sea en puerto ó en una navegacion, quedando autorizada para nombrar las Comisiones que deban recoger los datos necesarios, ya sea en carácter provisorio ó permanente.

ART. 10.—Bajo la base que determina el artículo anterior, confeccionará un proyecto para adquirir dichos artículos de la manera mas fácil y económica.

ART. 11.—La Junta podrá pedir los informes que estime convenientes á todas las reparticiones dependientes del Poder Ejecutivo.

ART. 12.—La Junta pasará anual ó trimestralmente visitas de inspeccion, que le permita juzgar el estado del personal y material de la Armada, informando al respecto al Ministerio.

ART. 13.—Es de incumbencia de la Junta el nombramiento de todos los oficiales de mar y sus asimilados, á propuesta de los comandantes de buque.

ART. 14.—La Junta quedará establecida y en ejercicio de su cometido el 1° de Febrero próximo.

ART. 15.—Nómbrase para componer la Junta á los Sres. Contra-Almirante D. Bartolomé Cordero, capitan de navío D. Clodomiro Urtubey y capitan de navio D. Martin

Digitized by Google

Guerrico, y á los ciudadanos Dr. D. Estanislao S. Zeballos, ingeniero D. Guillermo White y D. Francisco Seeber.

ART. 16.—Comuníquese, etc.

JUAREZ CELMAN.
E. RACEDO—E. WILDE—N. QUIRNO COSTA—W. PACHECO—F. POSSE.

INSTALACION DE LA JUNTA

Conforme con los términos del Decreto, la Junta celebró su primera sesion bajo la Presidencia del Sr. Ministro y dándose por constituida procedió á la confeccion de su Reglamento interno cuyo trabajo le fué encomendado al vocal Dr. Estanislao S. Zeballos siendo sancionado el 20 del mismo mes y aprobado por la Superioridad en la forma siguiente:

REGLAMENTO

DE LA

JUNTA SUPERIOR DE MARINA

SANCIONADO POR LA MISMA, EN SESION DEL 20 DE FEBRERO DE 1888

ARTÍCULO PRIMERO.—La Junta se reunirá en la forma dispuesta por el art. 5° del Decreto de 14 de Enero de 1888; pero, podrá hacerlo con más frecuencia, prévia resolucion

Digitized by Google

al respecto, debiendo ser citados en este caso sus miembros por nota especial.

ART. 2°.—Las resoluciones de la Junta se tomarán por simple mayoría de votos; pero, en los casos en que se trate de la aplicacion de penas, la resolucion será adoptada por dos tercios de votos.

No está comprendida en este artículo la aplicacion de medidas disciplinarias, como apercibimientos, asuntos simples etc.

ART. 3°.—Las inspecciones que debe realizar de acuerdo con el art. 12 del Decreto de su creacion, serán resueltas reservadamente por la misma y sin prévio aviso á las reparticiones, buques ó fuerzas que debe inspeccionar; é inmediatamente después la Junta adoptará las resoluciones definitivas que la inspeccion sujiera.

ART. 4°.—Cuando la inspeccion se realize por la minoría de la Junta, ella debe presentar un informe escrito en la primera sesion, haciendo conocer el resultado de la visita y proponiendo las medidas oportunas.

ART. 5°.—En estas visitas, la Junta ó la minoría de ella, se hará acompañar por los oficiales ó funcionarios cuyos servicios sean convenientes.

ART. 6°.—La minoria no podrá realizar estas visitas sino por resolucion de la Junta, adoptada en sesion.

ART. 7°.—Cuando algun grave interés público lo reclamare, la Junta en mayoría puede celebrar sesion extraordinaria en el acto mismo de la inspeccion, presidiendo, á falta de los funcionarios designados por el Decreto de 14 de Enero, el gefe de mayor graduacion ó antigüedad presente, y solicitará inmediatamente del Ministerio la adopcion de las medidas urjentes que el caso reclame.

ART. 8°.—La Junta puede delegar la realizacion de cualquier acto de sus atribuciones en uno de sus miembros, á cuyo efecto le proveerá de instrucciones escritas, suficientes para dirigir su accion y para que se le preste el acatamiento necesario donde deba desempeñar su cometido.

Digitized by Google

ART. 9º.—Para formar las ternas que debe elevar al Ministerio, en los casos de vacante en el mando de los buques, se tendrá en cuenta, además de los antecedentes militares de los candidatos, la competencia técnica especial que el mando á darse requiere.

ART. 10.—Con el ejercicio de las atribuciones respecto á ascensos ó recompensas, la Junta tomará en cuenta los servicios, antigüedad, moralidad y competencia de los candidatos, pudiendo pronunciarse por la negativa por la falta de alguna de estas circunstancias, si el caso lo autoriza.

ART. 11.—En los casos del artículo anterior, toda vez que se formulen cargos sobre los candidatos, la Junta no podrá resolver sino por dos tercios de votos.

ART. 12.—La resolucion de las quejas promovidas de superior á inferior y vice-versa, serán resueltas por dos tercios de votos.

ART. 13.—Ningun miembro de la Junta podrá ausentarse de la Capital de la República, sin dar aviso á la Secretaría; debiendo asimismo dar aviso anticipado para faltar á una ó varias sesiones, y en caso que un grave interés público lo requiera, la Junta podrá pedir su regreso á la brevedad posible.

ART. 14.—En caso de guerra, todas las resoluciones de su cometido deben ser adoptadas por dos tercios de votos.

ART. 15.—En todos los casos en que este Reglamento exija dos tercios de votos, para las resoluciones á adoptar, se contarán los dos tercios sobre el número de los presentes á la sesion.

ART. 16.—En caso de consideracion de algun asunto, que haya sido ya resuelto por la Junta, se necesitarán dos tercios de sus votos para reformar la resolucion anterior.

ART. 17.—La asistencia á las sesiones de la Junta es obligatoria, y cuando alguno de sus miembros se hiciese notable por su inasistencia, la Junta adoptará las medidas disciplinarias que crea convenientes.

Digitized by Google

Del Presidente

ART. 18.—En todos los casos á que se refiere el art. 21 del Decreto de 15 de Enero, el Presidente de la Junta, Vice-Presidente ó el gefe que ejerza la Presidencia, no tendrá voto sino en caso de empate; pero, podrá tomar parte en las discusiones y hacer constar en el acta sus opiniones.

ART. 19.—Todas las comunicaciones derivadas de sesiones presididas por S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, serán firmadas por el Vice-Presidente ó gefe á quien corresponda la Presidencia, en ausencia de éste.

El Vice-Presidente ó el que haga sus veces, solamente puede comunicarse con el Ministerio en cumplimiento de resoluciones de la Junta.

De la Secretaria

ART. 20.—El Secretario es el gefe inmediato del local de la Junta Superior de Marina, y responde del órden, disciplina y conservacion de los objetos de la misma.

ART. 21.—El Secretario no tiene voto ni voz en las deliberaciones de la Junta; pero dará su opinion ó informes toda vez que la Junta se los pida.

ART. 22.—El Secretario refrenda todas las comunicaciones emanadas de la Junta; lleva el libro de actas, tiene la llave de la caja donde se guardarán las actas y documentos secretos, distribuye el trabajo entre los subalternos, vigila el cumplimiento de sus obligaciones y pide á la Junta la adopcion de cualquier medida disciplinaria sobre aquellos; asiste á todos las visitas é inspecciones realizadas por la Junta; desempeña todas las demás funciones inherentes á la Secretaría y las comisiones extraordinarias que la Junta le dé.

ART. 23.—La Secretaría se dividirá en las siguientes secciones.

PRIMERA SECCION:—que tendrá á su cargo el movimien-

Digitized by Google

to general de la Junta en la forma que el Secretario crea conveniente organizar.

SEGUNDA SECCION: *Armamento y municiones.*—Esta seccion tendrá á su cargo todo lo que se refiere á artillería, armas portátiles de fuego y blancas, torpedos, municiones en general, pólvoras y mistos especiales y material de torpedos en general, preocupándose además del estudio de los progresos de la ciencia y del arte en lo que se refiere á la materia.

TERCERA SECCION:—*Administracion general de la armada y sus dependencias*, comprendiendo la provision de todos los consumos de cualquier clase que sean y con cualquier aplicacion; los reclamos sobre ellos, los pedidos, presupuestos de obras, reparaciones, carenas ó cualquier clase de trabajos, presupuestos ordinarios, extraordinarios, licitaciones, contratos, multas, indemnizaciones, expropiaciones, denuncias sobre asuntos administrativos, organizacion del cuadro demostrativo de los consumos de toda clase, en todas las circunstancias, adquisicion de los mismos, contabilidad y todo lo que tenga relacion con asuntos administrativos.

CUARTA SECCIÓN:—*Administracion y Construcciones Navales*, que comprenderá todo lo relativo á la adquisicion, construccion, conservacion y reparacion de buques, obras civiles ó hidráulicas, armamento de Divisiones ó Escuadras; defensas de rios, canales, islas, costas y puertos; estudio de los progresos de la ciencia y del arte sobre la materia y de los recursos del país aplicables á sus objetos.

QUINTA SECCION:—*Navegacion, hidrografía y servicio militar*, comprendiendo lo que se refiere al personal de la Armada y sus reparticiones, los ascensos y sus recompensas, Guardia Nacional de Marina, disciplina y penalidad, reglamentos ó instrucciones sobre navegación, trabajos hidrográficos, diarios de navegacion y demás que se refieren á la materia, con los estudios científicos necesarios para el mejor servicio de la Armada.

Digitized by Google

ART. 24.—Cada sección tendrá un gefe, oficial de la Armada, y el personal que se crea necesario,

ART. 25.—El Pro-Secretario ejerce todas las funciones del Secretario, en ausencia de aquel y maneja los fondos de Secretaría para gastos menores.

ART. 26.—Las cuentas serán aprobadas mensualmente por la Junta.

ART. 27.—Es obligatorio el secreto sobre todos los actos y papeles de la Junta y cualquier infraccion al respecto, comportará para el empleado la pena á que se haga acreedor, con arreglo á las ordenanzas militares.

ART. 28.—En los casos en que la Junta celebre sesiones y procedimientos secretos y necesite el concurso de gefes, oficiales ó empleados, se les tomará el juramento militar correspondiente: y en caso de infracción se aplicará lo dispuesto en el artículo anterior.

ART. 29.—Cada una de las sesiones de la Secretaría, organizará las colecciones y archivos necesarios para el mejor desempeño de sus funciones y se dirigirán á la Junta para todas las necesidades de ellas, por intermedio del Secretario.

Deseando la Junta activar en lo posible los trabajos que le estaban encomendados resolvió celebrar sesiones diarias como lo ha hecho hasta la fecha siendo todas ellas presididas por el señor Ministro de Guerra y Marina.

Secretaría

De acuerdo con el art. 23 del Reglamento y de los decretos de 26 de Enero, la Secretaria de la Junta quedó instalada en la forma siguiente:

Secretario—Cap. de fragata D. Carlos M. Moyano.

Pró-Secretario Tte. » » y Gefe de la 1ª seccion D. Leopoldo Fúnes.

Gefe » 2ª « Tte. de frag. D. Emilio Barilari.
» » 3ª » » » » Eduardo Lan.
» » 4ª » » » » Hipólito Oliva.

Digitized by Google

Gefe	»	5º Alf. de Navio	»	Juan Nogueras.
Ayudante	»	»	»	J. P Saenz Valiente.
»	»	»	»	Leon Zorrilla.

Esta oficina así constituida ha funcionado hasta la fecha con toda regularidad.

Reformas

En el corto tiempo transcurrido la junta á la vez que organizaba sus oficinas, se dedicó á tomar aquellas medidas de caracter mas urgente en el órden administrativo y disciplinario para el mejor servicio.

Uno de los primeros Reglamentos sancionados para la junta fué el de pinturas para los buques y establecimientos anexos á la armada, el cual fué redactado por el vocal Dr. Zeballos tomando como base el proyecto presentado en 1882 al Ministerio por el Cap. de Navio Don Rafael Blanco.

Entre tanto los S. S. miembros de la junta Don Francisco Seeber y Cap. de Navio Don Martin Guerrico redactaban á su vez el Reglamento de la Comisaría General de Marina cuya falta se hacia sentir de una manera apremiante porque daba origen á la adopcion de medidas á veces contradictorias que redundaban casi siempre en perjuicio del mejor servicio.

Dentro de breves dias debe estar concluida la confeccion del Reglamento de alumbrado encomendado á una comision especial compuesta del Cap. de Navio Don Rafael Blanco y Tenientes de Fragata D. Emilio Barilari y D. Lorenzo Yrigaray el cual dará por resultado no solo una economia notable en este ramo, sino que establecerá la perfecta uniformidad que debe existir en el tipo y forma de los faroles y lámparas que deben usarse, la clase de combustible que á su baratura reuna mejores condiciones de intensidad é incombustibilidad de su luz y las horas de alumbrado en las distintas épocas y condiciones en que se encuentren los buques.

En medio de estos trabajos la junta se preocupaba de otro

Reglamento cuya confeccion requiere un sério y acreditado estudio y que importa una de las reformas mas trascendentales que habrán de introducirse; me refiero al Reglamento de consumo en general para la Armada y sus dependencias que actualmente redactan los Capitanes de fragata Don Valentin Feilberg y Don Eduardo Múscari, secundados por competentes gefes y oficiales de la Armada, y el que una vez puesto en práctica simplificará de una manera notable el actual sistema de aprovisionamiento, regularizándose en buques de igual tipo, y determinando el tiempo de duracion en las diversas circunstancias en que pueda encontrarse un buque, la Reglamentacion de los consumos y las medidas complementarias que se tomaran para hacer la adquisicion de los artículos de todas clases que necesite ó pueda necesitar la Armada importará para el erario una economia tal, que no es posible apreciarla sin contar las ventajas que se obtendrán en cuanto á su calidad.

Varias ideas han sido estudiadas para llenar este propósito y actualmente la que encuentra mas simpatias es la de hacer directa y anualmente las compras en Europa de los artículos de importacion, depositándolos en almacenes apropiados para responder en el dia á las necesidades del servicio.

Víveres

La provision de víveres á la Armada y reparticiones, era objeto de repetidos reclamos á causa de su mala calidad y se ha estudiado el punto aconsejando á V. E. las medidas necesarias para establecer la responsabilidad directa de la Comisaria General de Marina, de los gefes de buques y reparticiones.

Sin haber llegado á un éxito completo aún, el servicio ha mejorado notablemente y las tripulaciones estan mejor alimentadas.

Digitized by Google

Buenos Aires, Marzo 6 de 1888.

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina General de Division Don Eduardo Racedo.

Al inspeccionar esta junta en el mes pasado, algunas de las naves de la Armada, encontró con sorpresa á bordo, ciertos víveres de la peor calidad que hay en la Plaza. La Junta como V. E. sabe se preocupó preferentemente de combinar un plan administrativo que evite tales abusos, y que restablezcan el órden y la moralidad en las provisiones de la Armada.

No obstante, y mientras esta difícil tarea termina, es urgente adoptar medidas provisorias para individualizar las responsabilidades nacidas de aquellas luchas, aplicando á quien lo merezca; las correcciones ó penas establecidas.

Desde luego la junta consideró con desagrado la conducta de los Comandantes de buques que reciben y consumen víveres de pésima clase, pues la ordenanza les marca graves deberes al respecto en el Título XXII Capít. V del « Recibo y administracion de provisiones á bordo », pero la Junta no ha procedido en el acto contra dichos Comandantes porque los encuentra escusados por practicas abusivas que en algunos casos han traido el desuso de la citada ordenanza.

La junta se permite pues indicar á V. E. la necesidad de dirigir á los Comandantes de buques, Cuerpos y Reparticiones de la Armada, una órden general recomendándoles la estricta observacion de las ordenanzas y advirtiéndoles que quedan derogadas las prácticas abusivas á que se ha hecho referencia, y que la Junta Superior de Marina pedirá severamente en sus visitas á la Armada, que se aplique la responsabilidad correspondiente si se encuentran muchos víveres en los pañoles ó depósitos de su mando.

Convendria tambien recomendar á la Comisaria General de Marina el cumplimiento de todos los deberes que le

Digitized by Google

corresponde y segun las cuales debe responder de la cantidad y calidad de víveres hasta el portalon de cada buque ó almacen de las reparticiones respectivas.

Dios guarde á V. E.

Firmado—BARTOLOMÉ L. CORDERO.
Cárlos M. Moyano.
Secretario.

Rancho y Prest

Habiéndose notado que por omision en el presupuesto del corriente año, figuran en él sin racionamiento y prest los Señores Gefes, Oficiales y asimilados que prestan servicios en reparticiones anexas á la Armada; fué tratado dicho punto en una de las sesiones de la Junta cuya resolucion fué aprobada por V. E.

Solicitó además y obtuvo de V. E. que á los oficiales que, aunque desembarcados, prestaban servicio activo en varias reparticiones de la Armada, se les ajustara el prest en las mismas condiciones de los que estaban embarcados.

Licencias

No existia disposicion alguna que determinase las condiciones requeridas para solicitar y conferir licencias para ausentarse á Europa á oficiales que deseen continuar sus estudios especiales en instituciones Técnico-profesionales de la carrera.

Por otra parte se habia arraigado un abuso al solicitar dichas licencias, oficiales que á la vez de tener que efectuar la práctica y aplicacion de los estudios, á bordo de los buques de la Armada, privan al Gobierno de los servicios que deben prestar.

Un crecido número de oficiales está en Europa dedi-

Digitized by Google

cándose á ramos especiales de la carrera y embarcados á bordo de buques de la Marina de Guerra cuyo número se considera mas que suficiente para llenar las necesidades requeridas en la actualidad.

En consecuencia esta Junta creyó conveniente aconsejar la supresion de dichas licencias, lo que fué aprobado por V. E.

Destinacion de la oficialidad superior y subalterna

Se ha procedido á la destinacion de la oficialidad superior y Subalterna, segun lo requiere el estado actual del material flotante y necesidades del buen servicio, llamando á los puestos activos á numerosos oficiales que estaban alejados ó inconvenientemente colocados.

Guardia Nacional de Marina

Esta Junta se espidió en la tarea que V. E, tuvo á bien encomendarle para formular un proyecto de organizacion sobre el enrolamiento de la Guardia Nacional de Marina, en virtud de dicha resolucion la Junta encargó de esta tarea al Sr. Vocal Dr. D. Estanislao S. Zeballos, el que presentado por esta Junta á la consideracion de V. E. fué aprobado, cuyo tenor es como sigue:

A la Junta Superior de Marina

He estudiado las consultas presentadas al Ministerio del Interior por los Subprefectos Marítimos de varios puertos de la República, á propósito del enrolamiento de la Guardia Nacional y voy á informar lo que considero conveniente disponer al respecto.

Por decreto de Febrero 10 de 1887 el P. E. separó la Prefectura y Subprefecturas del Ministerio de la Guerra poniéndolas á cargo del del Interior.

El artículo 4° de dicho decreto exhonera á aquellas ofi-

Digitized by Google

cinas de la intervencion que hasta entonces habian tenido en el enrolamiento de la Guardia Nacional y dispuso que el Ministerio de la Guerra proveyera lo necesario al respecto para el porvenir.

Ha llegado pues el momento de dar eficácia á esta parte del decreto citado ; y aceptando ideas vertidas en el seno de la Junta Superior de Marina por el Sr. Ministro del Ramo propongo el siguiente proyecto de resolucion que debe ser aconsejado al Ministerio si fuera aprobado.

El ofrece varias ventajas de trascendencia.

Desde luego permite utilizar los servicios de muchos oficiales de Marina, que no tienen cabida en la actual organizacion de la Armada y estan libres pesando sobre el presupuesto Nacional.

Despues, auguro un enrolamiento prolijo de la Guardia Nacional de Marina necesario para preparar la conscripcion indispensable para llenar las vacantes de tripulaciones de la Armada.

Finalmente el Ministerio tendrá en los puntos principales de la República agentes auxiliares en lo militar y administrativo que estando directamente á las órdenes del Ministerio, desempeñarán las comisiones que el servicio de la Armada exija confiarles.

Organizacion para el enrolamiento de la Guardia Nacional de Marina

ART. 1° Establézcase en cada uno de los principales puertos de la República un Oficial de la Armada á las órdenes del Ministerio y constituirlo de—

Auxiliar de Marina

ART. 2° Son obligaciones de dichos agentes auxiliares de la Armada.

1° Proceder al enrolamiento de la Guardia Nacional de Marina conservando prolijamente sus registros.

Digitized by Google

2° Presidir los actos de sorteo para la remonta de los cuerpos de la Armada en la forma que determina la Ley.

3° Proceder al reclutamiento voluntario de tripulantes para las naves de la Armada, enviándolos á los depósitos que se le indiquen.

4° Prestar todos los servicios necesarios y posibles á los buques de la Armada, gefes y oficiales de la misma, que pasen en servicio por los puertos de su residencia.

5° Administrar los depósitos de carbon, equipages, armamentos, víveres, etc., que el Ministerio establezca en sus respectivas localidades.

6° Desempeñar todas las comisiones del servicio military administrativo que le fueran confiadas.

7° Informar al Departamento de Hidrografía del Ministerio sobre el estado mensual de los rios y anualmente sobre las variantes que se hubiesen notado en todos los accidentes de aquellos.

ART. 3° Los Auxiliares de Marina tendrán á su servicio un escribiente y el número de Marineros que fije el Ministerio.

ART. 4° Se solicita provisionalmente del Ministerio del Interior que se facilite local á los Auxiliares de Marina, en las Subprefecturas correspondientes.

ART. 6° Avísese á los nombrados que deben presentarse á recibir órdenes al Ministerio de Guerra y Marina, á fin de quedar instalados en sus respectivos puestos el 10 de Abril próximo.

ART. 7° Prorógase el plazo para el enrolamiento de la Guardia Nacional de Marina hasta el 1° de Junio del corriente año.

ART. 8° Comuníquese etc.

Tales son las bases generales que creo debe aconsejar la Junta Superior de Marina al Sr. Ministro, quien como autor de la idea principal la reglamentará eficazmente.

Saluda á Vdes. atentamente.

Firmado—ESTANISLAO S. ZEBALLOS.

Digitized by Google

Inspecciones

En las deliberaciones de las primeras sesiones que esta Junta celebró, resolvió practicar visitas oficiales á los distintos buques y reparticiones de la Armada, para poderse formar criterio exacto de las necesidades y deficiencias de que adolecian, habiendo con la adopcion de otras medidas podido convencerse del estado de ellos, aconsejando en seguida las resoluciones que debian tomarse para el desempeño del mejor servicio.

En el exámen practicado á las bombarderas *República, Bermejo, Pilcomayo*, y Aviso *Resguardo*, notabánse deficiencias de importancia en el régimen administrativo por lo que se tomaron las medidas adoptables á un servicio regular y uniforme.

Como era urgente proceder á la compostura de la Bombardera República y Aviso Resguardo y encontrarse los Talleres de Marina recargados de trabajo, la Junta aconsejó se hicieran dichas composturas sin pérdida de tiempo, haciendo un llamado para el efecto á la industria privada por medio de licitaciones.

Actualmente están ya en el astillero, y las obras á efectuarse segun el pliego de condiciones, importan 24,000 ps. m[n. para el primero y 9,000 ps. m[n. para el segundo, debiendo ser estas reparaciones á satisfaccion de la Junta y con materiales de 1ra. calidad.

Por otra resolucion se comisionó al Pró-secretario de la Junta, Tte. de Fragata Don Leopoldo Fúnes para que efectuara una inspeccion á los buques que se encontraban en Corrientes, Posadas y el Bermejo, para que, levantando un prolijo inventario de ellos, informara sobre su estado y aconsejara las medidas oportunas á tomarse, ya fueran de composturas, recorridas etc. etc., con detalles prolijos del estado del armamento, policia y disciplina.

De regreso ya de su comision prepara el informe que debe presentar á la Junta.

Por resolucion de Marzo 13, resolvió la Junta hacer una

Digitized by Google

prolija inspeccion á los buques que forman la 1ra. Division Naval, y despues de verificada esta, se acordó aprobar el informe proyectado por el Vocal Dr. Zeballos.

En él se estudian tanto la parte Militar, disciplina, régimen interno etc. como la parte administrativa.

En esta virtud se preocupó muy especialmente de ver el adelanto y competencia de la tripulacion en los diferentes ejercicios, sobre todo en el de cañon, para poder aconsejar las medidas á tomarse en el sentido del mejoramiento de ellas, el cual aunque satisfactorio, necesita las reformas que se aconsejan, pues se trata de la parte mas importante de nuestro poder material.

La Junta se ha preocupado muy especialmente de los cambios de destino de los Gefes, segundos gefes y oficiales de los buques á fin de evitar el abuso que habia venido produciéndose hasta hoy, de que los Comandos eran casi una propiedad de los agraciados que podian considerarse casi inamovibles aunque por la mayor graduacion á que alcanzaban en el curso de su carrera ya no les correspondiese un mando á veces inferior á su gerarquia militar.

Siendo los mandos simples comisiones que la práctica de las demás Naciones ha limitado para cada tipo de buque solo á dos años, la Junta aceptando estos precedentes ha tomado medidas para regulizarlas en la misma forma.

Como el Reglamento de «Régimen y Servicio Interno» para los buques está en vias de ejecucion se puede asegurar que una vez terminado y puesto en práctica, su organizacion interna responderá á un mismo plan y el servicio será regular y uniforme, lo que permitirá efectuar tambien el cámbio de las tripulaciones de un buque á otro en cualquier momento.

INFORME

A La Junta Superior de Marina

Los infrascriptos comprendiendo la definicion del art. 12 del Decreto de creacion de la Junta Superior de Marina,

Digitized by Google

han pasado revista general y de detalle á los buques fondeados en balizas exteriores que constituyen la Escuadra de Evoluciones ó primera Division de la Armada.

Hemos resuelto hacer dos informes, uno sobre el acorazado *Almirante Brown*, cuyo Comandante es miembro de la Junta, ocupándonos en esta de los demas buques y de las observaciones generales.

CRUCERO « PATAGONIA »

El crucero se encuentra en buenas condiciones de aseo y conservacion si se esceptuan las calderas cuyos defectos graves de fábrica aparecen en los viages causando incidentes sérios, como el entorpecimiento en el servicio y la quemadura de hombres.

Los infrascriptos examinaron, unos tubos reventados y eran evidentemente de material inferior.

El Comandante del buque y su cuerpo de maquinistas opinan que debe ser cambiado completamente el juego de tubos de las calderas para que el buque se halle en estado de servicio regular.

La disciplina militar es buena y la instruccion de la gente en actos del servicio y de combate lo es igualmente pero se nota alguna falta de precision y mayor práctica.

Conocida la consagracion y buen espíritu del gefe de este buque, aquellas deficiencias se explican por la falta de homogeneidad en el personal, cuestion sería esta que es necesario resolver de un modo fundamental y cuyos malos efectos son extensivos á todas las naves de la Armada.

Debe tambien recordarse que hace algun tiempo se encuentra imposibilitado del servicio el segundo Comandante de este buque y que hay urgencia en reemplazarlo.

El Patagonía tiene un cuerpo interesante de disposiciones del servicio interno, aplicado á su bordo á falta del Reglamento general para la materia.

La contabilidad es buena pero adolece de defectos de detalle que la reglamentacion general de que se ocupa la Junta subsanará.

Digitized by Google

Estan atrazados los libros, el Comisario informó que ello tenia lugar por haberlo recibido muy tarde.

Debe recomendarse al Comandante del buque una atencion preferente en este ramo, hasta regularizar la contabilidad.

En general el buque estaba bien, y la Junta reunida en mayoría sobre su cubierta resolvió saludar á sus oficiales y dar una racion de rom á la tripulacion, como un estímulo para el cumplimiento del deber.

CAÑONERA «URUGUAY»

La conservacion y aseo de este buque son satisfactorias.

Los libros estan bien llevados en lo administrativo y en lo militar, notándose puntualidad y economía en este servicio.

Los ejercicios practicados fueron buenos en general; es necesario completar el número de oficiales.

Medidas

En virtud de lo expuesto, la Junta se permite indicar á V. E. la necesidad de adoptar las siguientes resoluciones:

1° Recomendar al Comandante del «Patagonía» la actividad del Comisario en el arreglo de la contabilidad del buque.

2° Recomendar al mismo gefe complete la dotacion de dicho buque y la someta á un severo régimen militar.

3° Nombrar una Comision técnica que presidida por el Comandante de dicho buque, informe sobre las medidas necesarias para poner las calderas en buenas condiciones.

4° Nombrar segundo Comandante del «Patagonía» y embarcar un teniente de fragata en él.

5° Nombrar segundo Comandante y completar la oficia-

Digitized by Google

lidad á la cañonera «Uruguay» recomendando á su Comandante la instruccion de las clases y su tripulacion.

6° Cambiar el armamento Remington actual de todos los buques por fusiles de repeticion y completar la dotacion de armas blancas.

7° Avituallar los buques, á cuyo efecto podrá autorizarse á los Comandantes á hacer pedidos.

8° Aplicar á los proveedores las responsabilidades del artículo 9° de la licitacion de 10 de Noviembre de 1885, por la constante provision de carne mala que hacen á la Armada.

9° Mandar todos los distinguidos á la Escuela de contramaestres y cabos de cañon á bordo de la «Chacabuco», prohibiendo el uso de uniforme que hasta ahora han llevado impropiamente.

10° Dictar una órden general recomendando severamente la observancia del Reglamento de uniformes y la uniformidad en el servicio interno de las naves.

11° Pedir al Comandante del «Patagonia» remita á la Junta Superior de Marina cópia del Reglamento interno de su buque para utilizarlo en oportunidad.

12° Ordenar la provision, á las naves de Guerra, de la galleta especial que usan las naves mercantes y cuyas muestras ha examinado la Junta y el Sr. Ministro.

13° Adoptar medidas para proveer de vino y galleta, de mejor clase á los oficiales.

14° Proveer de toldos á las naves.

Saludamos á V. E. atentamente,

(Firmado)

Augusto Lasserre—Estanislao Zeballos—Martin Guerrico.

En virtud de lo informado por la Junta en sus inspecciones, se resolvió proceder al desarme del Transporte Na-

Digitized by Google

cional «Rossetti», lo mismo que á deshacer su máquina, porque proceder á su compostura en la situacion en que se encontraba, seria muy oneroso para el Erario y costaria mas que un trasporte nuevo en igualdad de circunstancias.

Esta obra está para su ejecucion en los Talleres de Marina.

Igualmente creyó conveniente hacer desaparecer el casco del Torpedero «Fulminante», por estorbar á la navegacion en el rio Lujan y pidió á la Division de Torpedos los presupuestos para extraer ó hacer volar dicho casco, de modo que su ejecucion no ofreciera peligro alguno para la poblacion ribereña.

Actualmente ese trabajo está en vias de ejecucion.

Pidió tambien á la misma Division un proyecto de Talleres de reparacion, Depósitos y enceres necesarios para la conservacion del material de ella.

Este proyecto debe ser acompañado de los planos, memoria descriptiva, especificaciones y presupuestos detallados con un análisis de los précios por la unidad de obra para que fuera posible apreciar lo que se proyecta.

La Junta prepara las instrucciones necesarias á fin de que la instalacion sea limitada á lo extrictamente indispensable para la conservacion del material de torpedos y los ejercicios prácticos que debe ejecutar constantemente.

Despues de los informes recogidos sobre el valizamiento de Bahia Blanca y San Blas donde faltaban boyas por haber desaparecido con los temporales, se ha ordenado la reposicion de ellas estando actualmente en construccion algunas boyas en los talleres de Marina, con las reformas necesarias para evitar las frecuentes pérdidas de estas.

En virtud de los pedidos de toldos para los buques de la Armada y lo elevado de los persupuestos para su con-

Digitized by Google

feccion, la Junta resolvió comisionar al vocal Dr. Zeballos para que contratara en la industria privada la confeccion de dichos toldos, por haber informado que podía conseguirlos muy baratos y de telas de 1ª calidad como él lo hacia para sus buques.

Una vez presentadas las propuestas por el Sr. Pitré para hacer dichos trabajos, fueron aceptadas en virtud de la economía que resultaba, ordenándose se construyesen como prueba para cuatro buques de la Armada.

A los Talleres de Marina se pidieron informes detallados desde la fundacion de ellos hasta el dia, con especificacion del capital invertido en terrenos, obras, instalacion, gastos de diques etc., con todas las memorias necesarias, los cuales aún no se han recibido, pero están en ejecucion.

Una vez en posesion de estos datos la Junta tratará un proyecto completo de reorganizacion de los Talleres que le ha presentado el Vocal Sr. Ingeniero D. Guillermo White.

Movimiento de Expedientes

Desde la creacion de la Junta hasta la fecha han sido informados y resueltos 300 expedientes, y remitido 67 notas á las diversas reparticiones de la Armada.

Digitized by Google

Digitized by Google

COMANDANCIA GENERAL

DE LA ARMADA

1887-88

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, Mayo de 1888.

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, General D. Eduardo Racedo.

Me es satisfactorio elevar á V. E. la memoria de la Armada Nacional correspondiente al año administrativo de 1887 á 1888.

Las únicas operaciones de importancia verificadas en el año han sido las de la Escuadra de Evoluciones, cuyo informe fué elevado anteriormente á V. E.

Estos ejercicios han dado excelente resultado, como los de otros años, facilitando á los señores Gefes y Oficiales la oportunidad de llevar á la práctica sus conocimientos teóricos; por lo cual me permito indicar á V. E. la conveniencia de que estas evoluciones se practiquen anualmente.

Los buques destinados á medio desarme han permanecido en los puertos de Zárate y del Tigre, dedicando á su limpieza y aseo su reducida tripulacion, que no presta mayores servicios. Debe exceptuarse la Bombardera «Constitucion», que ha desempeñado varias comisiones, y el Acorazado «Los Andes» que fué incorporado á la Escuadra de Evoluciones.

Una vez que reciban algunos buques, á medio desarme, las reparaciones ordenadas por V. E., podrán prestar importantes servicios y estarán en condiciones mas ventajosas

Digitized by Google

para el Estado; porque el desarme de los buques dará resultados negativos hasta tanto nuestra marina se encuentre dotada de los elementos indispensables para hacer esto práctico.

Entre otras, se impone la necesidad de construir un dique y un varadero; este servicio para la conservacion de los buques que se destináran á desarme y el primero para la limpieza que necesita la casi totalidad de ellos.

Anteriormente llamaba la atencion de V. E. al respecto y hoy me permito insistir sobre el particular, que considero de bastante importancia, tratándose, como se trata, de mantener en buen estado el material de la Armada.

La Division de Torpedos despues de haber tomado parte en los ejercicios de evoluciones y haber hecho un viage de instruccion hasta el Paraná, donde verificó lanzamientos de torpedos en presencia de V. E., continúa en su local frente al Rio Lujan.

Al Torpedero «Maipú» se le cambió el cilindro que fué fundido en el Parque de Artillería y torneado y ajustado en los Talleres de Marina, con buen resultado, segun las pruebas parciales hechas en el local de los mismos Talleres.

La navegacion á las costas del Sud, es una cuestion que afecta directamente los intereses del país; y es teniendo en cuenta esto que en la memoria anterior señalaba á V. E. la conveniencia de que fuera aumentado el número de buques que hoy hace el crucero por dichas costas; asi tambien se aumentaría el rádio de su vigilancia y los jóvenes oficiales podrian verificar viajes de instruccion de mucha utilidad práctica.

Digitized by Google

Son de suma importancia los trabajos verificados por la Escuadrilla del Rio Negro, cuya memoria vá agregada á la presente.

V. E. con su ilustrado criterio, comprenderá la importancia de las indicaciones que se hacen en dicha memoria y les prestará el apoyo que merecen.

El Batallon Artillería de Costas ha prestado regulares servicios enviando destacamentos á Martin García.

No debo pasar por alto la importancia que tiene el montaje del cañon mas poderoso que hasta hoy se ha armado en la República. La ejecucion de esta obra se ha hecho con solo los recursos de ese cuerpo de marina, y los ensayos verificados han comprobado la bondad de su instalacion, que hoy sirve para la instruccion práctica de dicho cuerpo.

La nueva organizacion de esta Comandancia ha dado excelentes resultados porque ha terminado con la confusion de atribuciones é inconvenientes que originaba el antiguo Estado Mayor.

Hasta hoy no ha podido llevarse á cabo la instalacion de varias oficinas que serian convenientes para el servicio, por no permitirlo el local de esta Comandancia, cuya traslacion á otro mas apropiado es necesaria.

A continuacion encontrará V E. un resúmen general de las operaciones verificadas por cada uno de los buques y departamentos que dependen de esta Comandancia General.

Dios guarde á V. E.

Mariano Cordero.

Digitized by Google

Digitized by Google

PRIMERA DIVISION

Digitized by Google

Digitized by Google

ACORAZADO «ALMIRANTE BROWN»

Mientras permaneció en este puerto fué el buque encargado de cumplir con el ceremonial marítimo.

En el mes de Marzo fué visitado por S. E. el Señor Presidente de la República á quien le fueron hechos los honores de ordenanza.

El Acorazado «Almirante Brown» estuvo fondeado en la Rada exterior hasta mediados del año ppdo., en que zarpó como buque Capitan de la Escuadra de Evoluciones, siendo inspeccionado antes de su salida por una Comision de Gefes que reconoció el estado de sus máquinas y material.

El 8 de Junio se encontraba en Punta-Lara, donde recibió el primer ataque llevado por las Torpederas; entrando en seguida al puerto de La Plata donde fué visitado por el Gobernador de la Provincia y sus Ministros.

El 14 zarpó para Montevideo donde avistó el 15, saludando á la plaza y á los buques extranjeros de estacion en ella; el 18 del mismo fué visitado por el Señor Ministro de Guerra y Marina de la República Oriental acompañado de un numeroso Estado Mayor.

Durante su estadía en Montevideo fué tambien visitado por varios miembros del Cuerpo Diplomático extranjero.

El 6 de Julio zarpó de aquel puerto con destino al de Bahia-Blanca, donde llegó el 8 del mismo mes; volviendo luego á Montevideo donde permaneció hasta el 3 de Setiembre en que nuevamente regresó á Bahia-Blanca.

Durante la permanencia en este punto se despasó toda la maniobra que fué reconocida y se desembarcó parte de

Digitized by Google

la tripulacion que fuè provista de carpas y víveres, á objeto de reparar las cocinas de abordo.

Tambien durante la permanencia en Bahía-Blanca, varios oficiales del Acorazado «Almirante Brown» construyeron en Monte-Hermoso una torre que sirviera para punto de reconocimiento y que será de mucha utilidad.

El 12 de Diciembre zarpó este acorazado con destino al puerto de Buenos Aires, donde arribó el 15 fondeando en la Barra.

Durante el año se han efectuado en él ejercicios de artillería, infantería, maniobra, sable, buzo, señales, botes á remos, botes á vela, torpedos, tiro al blanco con ametralladoras y tubo económico, safarrancho, incendio, etc., etc.; y se han dictado clases de buzos, máquinas, artillería, torpedos, y timoneles sin ningun gènero de interrupcion.

CRUCERO «PATAGONIA»

La organizacion de la tripulacion de este buque, llegado de Europa á principios del corriente año, y en preparacion para que pudiera salir á la mar agregado á la Escuadra de Evoluciones, fueron las primeras medidas que tomó su Comandante al recibirse del mando.

Incorporado el Crucero «Patagonia» á la Escuadra de Evoluciones, hubo ocasion de conocer la bondad de instalacion de sus ametralladoras y cañones de pequeño calibre, y por otra parte tambien se hizo notable el hecho de que las lanchas á vapor no pueden soportar el peso de los cañones de siete libras que les están destinados.

Las condiciones marineras de este buque han podido ser apreciadas como bastante buenas en los ejercicios de evoluciones. Durante la estadía en Bahía Blanca fueron pro-

Digitized by Google

bados los cañones de grueso calibre que dieron excelente resultado; pero habiendo alguna dificultad para ejecutar á mano las operaciones del cañon de veinte y siete toneladas, sería conveniente adaptarle un piston hidráulico que podría ser servido por el mismo acumulador de presion que ejecuta los demás movimientos de la pieza.

La provision de tubos de tiro económico adaptable á todos los cañones de este buque, seria tambien muy conveniente; lo mismo que la de anclas de mayor peso que las que hoy tiene.

CAÑONERA «PARANÁ»

El 1° de Enero se hallaba fondeada en el Rio Lujan, frente á los Talleres de Marina, á objeto de que se le verificara una recorrida general en el casco, arboladura y artillería. Habíase dado comienzo á estos trabajos cuando recibió órden para incorporarse á la Escuadra de Evoluciones en las que tomó parte.

El 3 de Agosto zarpó con destino á Montevideo de donde luego volvió á Bahía-Blanca; en este punto por órden del Señor Ministro de Guerra y Marina, procedió á cambiar las boyas que balizan la canal; trabajo que no pudo terminar á causa de habérsele ordenado zarpar con destino á Montevideo, á ponerse á las órdenes de la Legacion Argentina.

CAÑONERA «URUGUAY»

El 1° de Enero del año 1887 se encontraba este buque fondeado en el puerto de Montevideo, donde fué enviado de

Digitized by Google

estacion á las órdenes de nuestra Legacion en la República Oriental del Uruguay; el 30 del mismo mes, vino á este puerto con el objeto de recibir órdenes del Señor Ministro Plenipotenciario General D. Benjamin Victorica, á quien condujo á Montevideo el 5 de Abril. El 27 de Mayo zarpó por órden de la Legacion llevando hasta Rio Grande del Sud á uno de los miembros de la Comision de Límites.

El 23 de Junio, recibió órden de incorporarse á la Escuadra de Evoluciones y zarpó para Bahía-Blanca á cuyo punto arribó el 8 del mismo, mientras permaneció en el puerto practicó ejercicios y maniobras ordenadas por el buque «Capitana»; el 19 salió para Puerto Deseado acompañado del trasporte «Azopardo», con motivo del naufragio del trasporte «Magallanes» y con el propósito de prestar auxilios á los naúfragos, indagar las causas que originaron el siniestro y tratar en caso posible, de poner á flote el «Magallanes»; despues de haber cumplido esta operacion zarpó el dia 30 con destino á Buenos Aires conduciendo náufragos, y la lancha á vapor del «Villarino» que tenia el «Magallanes» cuando ocurrió su pèrdida. Hasta el 22 de Agosto en que recibió órden de incorporarse á la Escuadra de Evoluciones que se encontraba en el puerto de Montevideo, desempeñó algunas comisiones de importancia sin perjuicio de los ejercicios y maniobras que le fueron señaladas.

Digitized by Google

SEGUNDA DIVISION

Digitized by Google

Digitized by Google

El acorazado «El Plata», las bombarderas «República», «Bermejo» y trasporte «Rosetti», de la segunda division, han permanecido en sus respectivos destinos sin otra tarea que la de su conservacion y aseo; por esto el señor Gefe de dicha division se ha concretado á elevar únicamente la memoria de las bombarderas «Constitucion» y «Pilcomayo» y acorazado «Los Andes» que han desempeñado algunas comisiones.

BOMBARDERA «CONSTITUCION»

Apesar de haber sido insuficiente el tiempo y escasa la tripulacion de esta para instruirlo en ejercicios militares y darle conocimientos náuticos, ella ha adquirido prácticamente los necesarios para la navegacion y maniobras en el rio Paraná.

Durante el mes de Abril la dotacion se ocupó en la pintura interior y exterior del buque y en la limpieza de su armamento, artillería y máquina.

En los demás meses del año ha hecho viajes á Barranqueras, trasportando tropas y equipos, y á Santa-Fé con igual comision; tambien hizo un viaje al Rosario en el mes de Diciembre.

En Enero del corriente año, ha trasportado tropas á Formosa.

La bombardera «Constitucion» fué varada en los Talleres de Marína donde hoy se encuentra recibiendo composturas de importancia.

Digitized by Google

[illegible]

[illegible] mas comision [illegible] compañia de in- [illegible] recientes al Ba- [illegible]

[illegible] de Santa- [illegible] los Talle- [illegible]

[illegible] de haber se [illegible] de dicho [illegible] buque secun- [illegible]

ACORAZADO «LOS ANDES»

Estuvo fondeado en la Barra conjuntamente con los buques de la Escuadra de Evoluciones, de la que formaba parte, y con la cual zarpó el 3 de Junio con destino á Punta Lara.

Sin embargo, de ser uno de los buques en peores condiciones para los ejercicios de Evoluciones, por su escasez de elementos, contribuyó por su parte al buen resultado de ellos.

En los distintos viajes que verificó mientras duraron las evoluciones el Comandante de «Los Andes» ha podido comprobar la urgente necesidad que tiene ese buque de entrar á dique para que sean limpiados y pintados sus fondos y para que se le hagan composturas importantes.

Digitized by Google

DIVISION TORPEDOS

Digitized by Google

Digitized by Google

DIVISION DE TORPEDOS

La Division de Torpedos ha verificado durante el año un regular número de ejercicios que han servido de instruccion práctica á sus oficiales y dotacion.

El primero de estos ejercicios fuè el de lanzamiento de torpedos hecho como exámen pràctico de los alumnos de la Escuela y tuvo lugar en presencia de una comision examinadora que aprobó sus resultados.

En los meses de Abril y Mayo tambien se verificaron lanzamientos de torpedos y las torpederas «Centella», «Alerta», «N° 1» y «N° 2» efectuaron ejercicios y evoluciones en la Rada Exterior del puerto de Buenos Aires.

En el mes de Junio zarparon las torpederas con la Escuadra de Evoluciones.

El resultado de los simulacros de ataque á la Escuadra entónces probada en Punta Lara, es conocido de V. E. por la memoria que se elevó oportunamente.

Tambien se han verificado lanzamientos de torpedos y experiencias en el rio Paraná el mes de Octubre.

El mal resultado obtenido en el lanzamiento de algunos de estos torpedos es atribuido por el Gefe de la Estacion, á la falta de embarcaciones *ad-hoc* para ello. La provision de esas embarcaciones es necesaria en la Division para el buen resultado de sus trabajos.

Dos crecientes del rio Lujan han hecho peligrar el material de la Division situada á la orilla de dicho rio y debido á la actividad de los oficiales ellas no causaron mayores destrozos. Sería muy oportuno tomar algunas medidas á fin de salvar este gènero de inconvenientes en lo futuro.

Digitized by Google

Digitized by Google

ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO

Digitized by Google

Digitized by Google

ESCUADRILLA DEL «RIO NEGRO»

Esta escuadrilla continùa prestando servicios de importancia á las poblaciones situadas en la márgen del Rio Negro como tambien á la segunda division del ejército, sin perjuicio de los estudios y exploraciones que hace.

Con estos estudios ha demostrado que el Rio Negro es navegable en ciertas condiciones no muy difíciles de satisfacer. El Gefe de la Escuadrilla indica la ventaja de plantear á orillas del rio sauces, álamos, etc., que por sus condiciones de crecimiento contribuirian á su canalizacion natural impidiendo el desmoronamiento de sus orillas.

Como no se podrian canalizar los muchos pasos ó desplayados que tiene el rio, si se tratara de hacerlo por medio del dragaje, pues las avenidas periódicas arrastrando troncos resaca etc., obstruirían los canales que se construyeran, el único medio posible y económico para conseguir el encajonamiento del cauce y hasta cierto punto su rectificacion es el del planteo de árboles ya indicado.

Los contínuos viajes hasta Roca verificados por la Escuadrilla han contribuido á aumentar el conocimiento del rio que tenian los prácticos y á familiarizar á los oficiales con esta dificultosa navegacion al extremo de navegar durante nueve meses del año sin haber sufrido accidentes de ninguna especie.

En los viajes verificados hasta Roca los vapores han trasportado carga y pasageros en comision de los S. S. Gobernadores y por cuenta de particulares. Estos viajes, considerando las tarifas de mensagerias y fletes de las carretas, representan durante el año un ahorro de diez mil pesos

Digitized by Google

próximamente, para nuestro Gobierno. El producto de pasages y fletes de particulares ha ascendido á cinco mil dos cientos treinta y ocho pesos y cuatro centavos moneda nacional.

El vapor «Rio Naúquen» ha permanecido en la boca del rio á disposicion de la Comision Hidrográfica prestando los únicos servicios que puede á causa del mal estado de su máquina.

Digitized by Google

BUQUES SUELTOS

Digitized by Google

Digitized by Google

CORBETA «CHACABUCO»

Escuela de Marineria

A principios del año verificó un viaje de instruccion práctica para los alumnos de la Escuela de Marineria, tocando en Punta de Indio, Punta Piedra y Bahia de San Borombon.

En el mismo año realizó cuatro viajes que tambien han servido de instruccion prâctica á los alumnos de la escuela.

Actualmente la corbeta «Chacabuco» se encuentra en el Paraná despues de haber verificado otros viajes de instruccion en los rios.

Desde que el Señor Ministro resolvió que las clases de la Escuela de Marineria fueran atendidas por los mismos oficiales del buque, ellas han continuado sin la interrupcion que tenian cuando estaban á cargo de profesores civiles.

Durante el tiempo que este buque permaneció en el dique de Montevideo se le hicieron las reformas necesarias para la instalacion de la escuela de marineria y numerosas reparaciones.

CORBETA «LA ARGENTINA»

Esta Corbeta despues de haber sido refaccionada en Europa se encuentra actualmente en viaje con destino á este puerto.

Digitized by Google

TRASPORTE «VILLARINO»

Este trasporte llegado recientemente de Europa, donde recibió composturas de importancia, se encuentra en condiciones de continuar navegando en la costa Sud donde ya tiene prestados muchos servicios.

VAPOR «TEUCO»

Este buque de estacion en el rio Bermejo (frontera del Chaco) ha realizado treinta y cuatro viajes trasportando tropas, indios y carga á varios puntos.

Sin perjuicio de estas comisiones la oficialidad y dotacion del «Teuco» se ha ocupado en la limpieza del rio Bermejo, que ha hecho, aunque en pequeña parte.

El Comandante del «Teuco» hace algunas indicaciones en su memoria que vá agregada á la presente, las cuales pueden tenerse en cuenta y atenderse para obtener mejores servicios de dicho buque.

VAPOR «AZOPARDO»

Este buque ha estado haciendo continuos viajes en los rios durante el año, desempeñando comisiones á Bahia Blanca, Formosa, San Nicolás, Rosario de Santa Fé, Paraná, etc.

Digitized by Google

VAPOR «VIGILANTE»

Este buque ha realizado varios viajes en el año, conduciendo víveres para las Sub-Prefecturas del Paraná, Alto Paraná y rio Paraguay.

Tambien ha hecho un viaje á Martin Garcia conduciendo tropa del Batallon Artillería de Costas, varios viajes á Barranqueras y al Colastiné, conduciendo tropas y equipos.

Ha trasportado indios de la Boca del Riachuelo á Barranqueras y de este punto á Goya á individuos que debian ser dados de alta.

VAPOR «RESGUARDO»

A consecuencia de la avería que sufrió el año 1886 en la rada exterior, este buque fué enviado al rio Lujan para su compostura, allí se amarró y se desarmó su máquina.

En este estado permaneció hasta principios del corriente año en que fué remolcado por el vapor «Vigilante», y llevado á la Boca del Riachuelo donde actualmente se encuentra.

CÚTER «SANTA CRUZ»

Durante casi todo el año, este buque ha permanecido en las costas del Sud, á las órdenes del explorador Señor Lista.

Digitized by Google

Digitized by Google

PONTON «NECOCHEA»

Este buque destinado para depósito de carbon ha entregado durante el año 1887 la cantidad de ochocientos setenta y ocho mil doscientos kilógramos de carbon con destino á varios buques de la Armada.

Seria conveniente se hicieran á este buque algunas reparaciones que necesita.

Al finalizar el año 1887 habia en el Ponton «Necochea» una existencia de novecientos treinta y cinco mil cuatrocientos veinticinco kilógramos de carbon.

Digitized by Google

BATALLON ARTILLERIA DE COSTAS

Reorganizado por Superior decreto de fecha 16 de Febrero de 1887, quedó establecido en el pueblo de Zárate el 8 Junio del mismo año.

El Batallon Artillería de Costas por ahora solo presta servicios enviando destacamentos á la Martin Garcia y haciendo guardia de polvorines. Los destacamentos hasta hoy no han sido relevados con regularidad debido á la falta de medios de trasporte.

Seria conveniente aumentar el número de plazas con que cuenta actualmente este batallon á fin de facilitar la realizacion de los propósitos que motivaron su creacion.

Digitized by Google

CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA

El estado sanitario de las tripulaciones de los buques de la Armada ha sido bastante satisfactorio durante este año, debido en gran parte á la higiene y disciplina que se ha observado.

En general los buques se encuentran perfectamente aseados, sus sentinas pintadas á cal sus entre puentes, sollados y bodegas bien ventiladas y regadas periódicamente con soluciones antisepticas de ácido fénico; medidas que aconsejadas por una buena higiene colocan nuestras tripulaciones en el mismo estado que las mejores de las marinas extrangeras.

La calidad de los víveres suministrados ha dejado bastante que desear y respecto á este punto esta Comandancia no puede detenerse á causa de que no tiene intervencion en el asunto,

El Cuerpo Médico aconseja en los buques que hagan viajes al Sud, sean incluidos entre los víveres licores alcohólicos, en una cantidad mayor, buena carne conservada, condimentos picantes, sumo de limon, *lim-prise*, y si posible fuera cierta cantidad de *pemanicam* para casos dados de internacion en las tierras y falta de otras provisiones.

Por los cuadros estadísticos que van agregados en la memoria respectiva puede verse el número de enfermos asistidos en los buques y dependencias de la Armada, así como su clasificacion, curso y resultado.

El Cuerpo Médico indica la conveniencia de repartir su servicio por divisiones y semestres, que así traería grandes

Digitized by Google

ventajas por la estabilidad de los Cirujanos y Farmacéuticos en los puestos que se le designaran.

La única enfermedad que se presentó en los buques con carácter epidémico, fué el cólera; en los últimos dias del mes de Octubre de 1888 hizo su aparicion á bordo del acorazado «Los Andes» y luego en los Talleres del Tigre, Arsenal de Marina y Guarnicion de Martin Garcia.

El carácter alarmante que tomó la epidemia en el personal de los Talleres de Marina y en el Arsenal de Zárate es atribuido por el Cirujano Mayor de la Armada, á la calidad del terreno que rodea ambas localidades que son bajas y anegadas por las mareas que las mantienen en un perpétuo lodazal.

Igualmente manifiesta el Cirujano Mayor de la Armada que si el servicio del Cuerpo Médico ha sido hecho con mucha irregularidad no solo por lo insuficiente del personal sinó que tambien por la poca consagracion de algunos de sus miembros al cumplimiento de sus deberes. A objeto de subsanar estas deficiencias actualmente formula un proyecto de reglamento que una vez terminado será sometido á la aprobacion de la Superioridad.

Digitized by Google

CUERPO DE PRÁCTICOS

Buenos Aires, Mayo de 1888.

Señor Comandante General de la Armada.

Tengo el honor de remitir á V. S. la Memoria que corresponde al Cuerpo de Prácticos, correspondiente al año de 1887.

Ningun buque de la Armada ha salido para las costas del Sud sin llevar alguno de los prácticos de ella, y todos estuvieron desempeñando sus cometidos, abordo de los respectivos buques, á que fueron destinados, durante los dos viages que la Escuadra de Evoluciones hizo á Montevideo, Maldonado y Bahía-Blanca, sin que se hubiese producido una queja contra ellos, ni por su pericia ni por su comportamiento; y los prácticos de rio, á su vez, han estado ocupados tambien casi todo el año, piloteando los buques de la Armada que en sucesivas comisiones á Montevideo, al Rio Uruguay y al Paraná se ha servido disponer el Superior Gobierno de la Nacion; pero por la misma razon de que cada dia aumenta el movimiento de los buques de guerra que, en distintas comisiones van y vienen de los extremos de nuestros puertos, en los rios Paraná y Uruguay y sus afluentes, me permito llamar la atencion de V. S. sobre la necesidad que hay de que, nuestros prácticos de la armada frecuenten con mas regularidad el viage á los extremos de nuestras posesiones, proporcionándoles pasages de ida y vuelta en los paquetes del comercio que hacen la carrera á aquellos puntos, por cuanto, por buenos prácticos que sean de los rios, cambiando estos continuamente de cauce ó canal

Digitized by Google

en las partes mas difíciles de ellos, hallan dificultad en poder seguir sin demorar, las comisiones que los buques que pilotean deben desempeñar, puesto que, el cambio de canal ó camino por donde deben ir, los ha cambiado desde la última vez que estuvieron en él; y antes de atreverse á pasar, deben fondear y tomar aquellas precauciones que la prudencia aconseja, para evitar una varadura que puede ser de consecuencia y fatales resultados si se produce; por consiguiente, llamo nuevamente la atencion de V. S. para que se sirva lograr, que por quien corresponda, se llene este, tan sentido vacío.

Dios guarde á V. S.

José Siches.

Digitized by Google

MEMORIAS PARCIALES

DE LOS

BUQUES Y REPARTICIONES

DE LA ARMADA

1887-1888

PRIMERA DIVISION

Y

ESCUADRA DE EVOLUCIONES

Digitized by Google

Digitized by Google

ACORAZADO « ALMIRANTE BROWN »

Buenos Aires, Marzo 12 de 1888.

Al Señor Comandante General de la Armada, Vice-Almirante D. Mariano Cordero.

En cumplimiento de la órden de V. S., espreso á continuacion el movimiento y operaciones del buque de mi mando durante el año próximo pasado.

Enero 7—Vino una comision inspectora compuesta de los Sres. Capitan de navío D. Martin Guerrico, Capitan de fragata Don Luis J. Casavega, Inspector de máquinas Sr. Parfitt, y pasaron revista del buque y material.

Febrero 3—Pasó la cañonera italiana «Sebastiano Veniero», saludó la insignia con 13 cañonazos que le fueron devueltos.

Marzo 25—El Exmo. Señor Presidente de la República visitó el buque y se le hicieron los honores de Ordenanza.

Marzo 29—Se comisionó al Alférez de Navío D. Onofre Belbeder, para el comando interino del Acorazado «Los Andes».

Abril 14—Una cañonera italiana saludó la insignia al pasar, saludo que fué devuelto.

Abril 14—Se devolvió un saludo de 13 cañonazos á un vapor de guerra americano.

Junio 3—El trasporte «Azopardo» vino trayendo á su

Digitized by Google

bordo al Sr. Ministro de Guerra y Marina, quien presenció la salida de la Escuadra.

Se empavezó de toda gala y se hizo una salva de 19 cañonazos.

Junio 7—Se verificó el primer ataque de torpedos.

Junio 8—Se fondea en La Plata para desorientar las lanchas torpederas.

Junio 9—El Señor Gobernador de la Provincia y sus Ministros visitaron el buque y se le hicieron los honores de ordenanza.

Las torpederas atacaron por segunda vez.

Junio 14—Se zarpó para Montevideo y se llegó el 15; se saludó la plaza con 21 cañonazos y se devolvió un saludo de 13 tiros á la cañonera inglesa «Ready».

Junio 16—El crucero español «Infanta Isabel» pasó por nuestro costado, saludando la insignia con 15 cañonazos que le fueron devueltos.

Junio 18—Visitó el buque el Señor Ministro de Guerra y Marina de la República Oriental, con un numeroso Estado Mayor. Se le hicieron los honores correspondientes.

Junio 21—Se empavesó de toda gala y se hizo una salva de 21 cañonazos con motivo del jubileo de S. M. la Reina Victoria.

Junio 26—Se acompañó en el duelo á la República Oriental izando la bandera á media asta por la muerte del Capitan de puertos Coronel Olave.

Junio 30—Vino el trasporte «Azopardo» con los Sres. Ministros Argentino, Brasilero y Paraguayo; se les hicieron los honores de Ordenanza.

Saludó la insignia la corbeta italiana «Américo Vespucio», se devolvió el saludo.

Julio 3—Se descargó carbon.

Digitized by Google

Julio 4—Se empavesó de toda gala festejando el aniversario de la Independencia de los Estados Unidos.

Julio 5—Se termina de cargar carbon quedando el buque listo para zarpar.

Julio 6—Se zarpó con rumbo á Bahia Blanca.

Julio 8—Fondeó el buque en Puerto Belgrano.

Julio 9—Se empavesó de toda gala y se hizo salva de 21 cañonazos.

Julio 13—Se despasa toda la maniobra volante del buque.

Julio 18—La cañonera «Uruguay» y el trasporte «Azopardo» llevan socorros á los náufragos del trasporte «Magallanes».

Julio 30—Se zarpa fondeando en Puerto Belgrano.

Agosto 3—A las 9, 30 h. a. m. se zarpó para Montevideo. Entre la 5ª y la 6ª boya fué imposible continuar navegando por haberse cerrado completamente el horizonte.

Se fondeó durante una hora.

El acorazado «Los Andes» que cubria la retaguardia de la línea, no apercibió nuestra operacion y siguió navegando hasta encontrarse á 30 metros de nuestra popa, entónces dió atrás, pero alcanzó á chocar con nuestra aleta de babor rompiendo el botalon.

Agosto 5—Cerca de Punta Mogotes se facilitaron 5 toneladas de carbon al acorazado «Los Andes», por no tener suficiente combustible.

Agosto 6—A las 12, 30 h. p. m., se fondeó en el puerto de Montevideo.

Agosto 18—Se empavesó de toda gala y se hizo una salva de 21 cañonazos, festejando el aniversario de la República Oriental del Uruguay.

Setiembre 1°—El Sr. Ministro de Justicia Culto é Instruccion Pública de la República Oriental del Uruguay,

Digitized by Google

visitó el buque tributándosele los honores correspondientes.

Setiembre 2—La cañonera francesa «Etoile» saludó la insignia con 13 cañonasos y se le devolvió el saludo con igual número de tiros.

Setiembre 3—Se zarpó con destino al puerto de Bahía Blanca.

El alférez de fragata D. Juan Murua pasa en comision al Aviso «Argentino».

Setiembre 5—A las 5 h. p. m. se fondeó en puerto Belgrano.

Setiembre 8—Se enmendó el fondeadero largando las anclas en Punta Pipa.

Setiembre 9—Se despasó toda la maniobra volante y se echaron á cubierta las vergas.

Setiembre 11—Se mandó en comision á Monte Hermoso al alférez de navío D. Servando Cardoso con nueve marineros.

Setiembre 21—Fué en comision á Monte Hermoso, el alférez de navío D. Federico E. Bacaro, con el objeto de principiar la construccion de una torre para punto de reconocimiento.

Octubre 2—Se mandaron ciento diez individuos de tropa, cinco oficiales y seis guardias Marinas, con el Sr. Capitan de fragata D. Manuel E. Icaza, á Punta Alta, con carpas y víveres para tres dias, con el objeto de poder reparar las cocinas de abordo.

Octubre 3—Se comisionó al alférez de fragata D. Enrique Thorne, con once marineros para hacer el salvataje del cargamento de la barca «Milo».

Se encargó interinamente del mando del cúter «Bahía Blanca» al alférez de fragata D. Asísclo Benabal, por el término de diez dias.

Octubre 10—Se dió por terminada la comision del alférez de navío D. Servando Cardoso.

Octubre 16—Se prestó auxilio á la barca inglesa «Cambalú» para zafarla de la baradura frente á Punta Pipa.

Digitized by Google

Se hizo cargo del comando interino del cúter «Bahia Blanca» el alférez de fragata, D. José Q. Furque por el término de quince dias.

Diciembre 6—Se cruzaron las vergas y se pasó toda la maniobra de babor.

Diciembre 10—Se cargó carbon.

Fué en comision á Monte Hermoso el alférez de fragata D. Asísclo Benabal, para terminar la torre en construccion.

Diciembre 12—Se zarpó con destino al puerto de Buenos Aires.

El alférez de fragata D. Juan Murua, pasa nuevamente en comision al vapor Aviso «Argentino».

Diciembre 15—Se fondeó en la Barra de Buenos Aires.

Una corbeta de guerra noruega saluda la insignia con 13 cañonazos, contestándosele el saludo con igual número de tiros.

Diciembre 16—Se mandó á tierra la banda de música para asistir á la inauguracion de la estátua del General Lavalle.

Diciembre 27—Regresó el Sr. Alférez de fragata D. Asísclo Benabal, con todos los marineros que se encontraban en comision en Monte Hermoso.

Febrero 6—Se embarcaron á bordo del Aviso «Argentino» el personal de buzos con su correspondiente material, con los cuales se procedió á la extraccion de la máquina de la lancha á vapor de «La Argentina».

Marzo 14—Vino á bordo del trasporte «Azopardo», el personal de la Junta Superior de Marina, pasando revista al material y personal del buque.

Abril 18—Se leyó una órden general reconociendo como Comandante del buque, al Capitan de Navío D. Juan Cabassa.

Digitized by Google

CUADRO DEMOSTRATIVO DEL NÚMERO Y DISTINTOS EJERCICIOS VERIFICADOS DURANTE EL PRIMER CUATRIMESTRE DE 1888

Infantería	38
Sable	18
Artillería	30
Maniobra	14
Bote á remo y á vela	23
Zafarrancho general	5
Buzo	12
Tiro al blanco y puntería á los cabos	10
Lecturas de Leyes penales y obligaciones del centinela	18

Han sido dictadas diariamente las clases de Guarda Marinas, Guarda máquinas y aprendices de máquina, Mecánicos y Cabos torpedistas, Cabos de cañon, clase primaria, aprendices timoneles, de músicos y aprendices.— En cuanto á los aprendices buzos trabajaron diariamente en la limpieza de los fondos conjuntamente con los buzos hasta mediados del mes de Marzo, en cuya época tuvo que suspenderse todo trabajo y ejercicio debido al deterioro absoluto del vestuario destinado al efecto.

Trabajos generales

MÁQUINAS

No se ha verificado trabajo alguno de consideracion, concretándose á mantener en el debido estado de conservacion y limpieza todo el material á su cargo.

CONTRAMAESTRE

Los trabajos diarios corrientes y la conservacion del material y pertrechos del buque.

Digitized by Google

Artillería

Se han verificado continuamente las limpiezas tendentes á la conservacion y funcionamiento debido del material, tanto de artillería como de armas portátiles de su cargo.

Carpintería y Herrería

Tampoco han tenido trabajo alguno notable que verificar, dedicándose continuamente á las reparaciones y trabajos consiguientes abordo de un buque.

Los ejercicios que se efectuaron abordo durante el año próximo pasado, son los siguientes:

40	Ejercicios	de	artillería.
70	«	de	infantería.
40	«	de	maniobra.
40	«	de	sable.
35	«	de	buzo.
20	Ejercicios	de	señales.
45	»	»	botes á remo
22	»	»	» vela
10	»	»	torpedos
10	»	»	puntería á los aprendices y cabos de cañon.
17	»	»	tiro al blanco con ametralladora y tubo económico.
1	»	»	tiro al blanco con la artillería de 12 c/m de calibre.
21	»	»	zafarrancho (incendio, combate, maniobra, botes etc).

Digitized by Google

Leyes Penales

27 veces se han leido á la tripulacion las obligaciones del marinero, del centinela y del cabo de mar.

Las leyes penales se han leido todos los Domingos á las 12 h. m. sin excepcion alguna.

Clases.—Las clases que se dictan á bordo y continúan son las de timoneles, buzo, máquinas, artillería, torpedos y de Guardias Marinas: á mas una de primeras letras. Cada una de ellas tiene los siguientes aprendices:

Clase de timoneles

Domingo Paez
Sebastian Santos
Luis Ramirez
Enrique Fortini
Emilio Suarez
Alejandro Diaz
Pedro Sobera
Pedro Frapoli
Antonio Santos
Francisco Paz
Francisco Paúlo.

Clase de buzo

Victor Piazza
Francisco Perales
Federico Rivera
Adolfo Lombardi
Joaquin Gimenez
Mariano Echagüe
Nicolás Fernandez
Ramon Fernandez.

Digitized by Google

APRENDICES MAQUINISTAS

Luis Silvani
Diego Ramos
José Delgar
Lorenzo Basso

—

Walter Biaggi
Augusto Bassi
David Baez
Manuel Navarro

CLASE DE ARTILLERÍA

Cabos de cañon	José Gonzalez
»	Eduardo Salinas
»	Juan Duarte
»	Miguel Puentes
»	Nicolás Fernandez
»	Florencio Fernandez
»	Martin Almada
»	Rufino Diaz
»	Cárlos Kony
»	Alberto Benitez
Aprendices	Pedro Pondal
»	Luis Pacheco
»	Saturnino Cerantes
»	Antonio Sepulveda
»	José Sosa
»	Cirilo Ortiz
»	Juan Diaz
»	Nicolás Coronel
»	Miguel Cardoso
»	Mariano Echagüe

Digitized by Google

CLASE DE TORPEDOS

Aprendices	Miguel Cardoso
»	Cárlos Kony
»	Florencio Fernandez
»	Martin Almada
»	Luis Royer

Aprendices mecánicos

	Luis Silvani
»	Josè Detzar

CLASES DE GUARDIAS MARINAS

Gdas. Mnas.	Angel Elias
»	Juan Grandon
»	Angel Sastre
»	Esperanza Mulhall
»	Pablo Tejera
»	Cárlos Cordero

Es cuanto tengo el honor de poner en conocimiento á V. E.

Dios guarde á V. E.

B. L. CORDERO.

Digitized by Google

Rada de Buenos Aires, 16 de Abril de 1888.

CRUCERO «PATAGONIA»

Al señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de elevar á V. S. el detalle de los datos que han de servir para la confeccion de la memoria correspondiente al buque de mi mando, durante el año próximo pasado.

Tuve el honor de recibirme del mando el dia 29 de Marzo del año anterior, inmediatamente despues de su llegada á este puerto con procedencia de los talleres en que acababa de construirse.

Mi primer trabajo, en cumplimiento de órdenes superiores, fué organizar su tripulacion y prepararlo para salir al mar agregado á la Escuadra de Evoluciones.

Para los trabajos de organizacion tuve que empezar por cambiar casi todo el personal, pues él se componia en su mayor parte de individuos extrangeros, embarcados en el puerto de salida, cuyo único objeto, al tomar servicio, fué trasladarse sin gastar en pasaje á este pais.

Al preparar el buque para incorporarse á la Escuadra de Evoluciones, empezé por hacerle quitar las planchas de hierro que habian sido colocadas por precaucion en la proa y semi-torres salientes, para impedir la entrada de agua en los malos tiempos que pudiera sufrir durante el

Digitized by Google

viaje á este puerto, operacion que dejó libre el movimiento de los cañones y permitió el principio de los ejercicios militares abordo.

Durante el intèrvalo que trascurrió hasta el 3 de Junio, fecha de la salida de la Escuadra de Evoluciones, las ocupaciones de esta dotacion fueron ejercicios y disposicion conveniente del buque y sus dependencias.

El destino de la Escuadra de Evoluciones fuè Punta Lara y sus cercanias en donde tuvieron lugar los simulacros de ataque de torpederas. En estos ejercicios tuve ocasion de probar la bondad de la instalacion de las ametralladoras y cañones de pequeño calibre; pero por otro lado se hizo muy notable el hecho de que las lanchas á vapor no pueden soportar el peso de los cañones de 7 ffs que les están destinados y para los cuales están aparejadas.

No se hizo uso de los focos de luz eléctrica en estos ejercicios por ser estos de muy poca intensidad y haberlo dispuesto asi V. S.

Despues de un corto viaje hasta Montevideo el 14 de Junio, zarpó este buque con la Escuadra de Evoluciones, haciendo rumbo á Bahia Blanca, desde cuyo punto se emprendió viaje de regreso á Montevideo el 3 de Agosto y nuevamente á Bahia Blanca el 3 de Setiembre regresando á este puerto el 12 de Diciembre ppdo. Durante estos viajes se ejecutaron movimientos de Escuadraen los cuales el comportamiento del buque fuè bueno, demostrando condiciones marineras y de gobierno satisfactorias.

Las máquinas funcionaron bien y nada dejaron que desear; pero no así las calderas cuyos tubos de hierro reventaban continuamente apesar de que la presion mantenida en viaje ha sido solo de dos terceras partes de la que resisten, por causas que ya tuve el honor de esplicar á V. S. al pedir el cambio de los tubos existentes por otros nuevos de bronce.

Durante la estadia en Bahia Blanca y en obediencia á

Digitized by Google

las órdenes de V. S., fueron probados los cañones de grueso calibre, los que dieron excelentes resultados, pues se pudo constatar que su instalacion abordo es muy buena.

Al dar cuenta de estos resultados, llamé la atencion de V. S. sobre el hecho de existir dificultad para ejecutar á mano las operaciones del cañon de 27 toneladas é indiqué la conveniencia que habria en adaptarle un piston hidráulico, el que puede ser servido por el mismo acumulador de presion que ejecuta los demás movimientos de la pieza.

Vuelvo á hacer notar este punto con el fin de que V. S. se sirva recabar el pronto despacho del pedido que hago por la via correspondiente del mencionado piston, el que podrá ser facilmente construido en uno de nuestros talleres, es de poco costo, y contribuirá ventajosamente á las condiciones de ataque del buque.

Unido á ese pedido vá tambien otro referente á tubos para tiro económico, adaptables á todos los cañones del buque, cuyo pronto despacho solicito y espero que, en vista de los excelentes resultados obtenidos con los que proyecté y obtuve abordo de «Los Andes», V. S. recabará su pronto despacho.

Existe otro punto al cual quiero volver á llamar su atencion, este es, el hecho de ser desproporcionadas las anclas de que está provisto el buque, débil é incompleto el molinete, y no ser los estopores del mismo calibre que las cadenas.

Como sabe V. S. se encuentra en uso actualmente una ancla del Acorazado «Los Andes» por ser las del buque demasíado pequeñas para resistir el esfuerzo de vientos de regular fuerza.

Los pescantes de botes son todos débiles y no pueden resistir el peso de las embarcaciones, por cuya razon será necesario cambiarlos por otros mas apropiados.

Los trabajos efectuados abordo han sido los necesarios para la conservacion del buque, y algunos otros, de peque-

Digitized by Google

viaje á este puerto, operacion que dejó libre el movimiento de los cañones y permitió el principio de los ejercicios militares abordo.

Durante el intèrvalo que trascurrió hasta el 3 de Junio, fecha de la salida de la Escuadra de Evoluciones, las ocupaciones de esta dotacion fueron ejercicios y disposicion conveniente del buque y sus dependencias.

El destino de la Escuadra de Evoluciones fuè Punta Lara y sus cercanias en donde tuvieron lugar los simulacros de ataque de torpederas. En estos ejercicios tuve ocasion de probar la bondad de la instalacion de las ametralladoras y cañones de pequeño calibre; pero por otro lado se hizo muy notable el hecho de que las lanchas á vapor no pueden soportar el peso de los cañones de 7 ffs que les están destinados y para los cuales están aparejadas.

No se hizo uso de los focos de luz eléctrica en estos ejercicios por ser estos de muy poca intensidad y haberlo dispuesto asi V. S.

Despues de un corto viaje hasta Montevideo el 14 de Junio, zarpó este buque con la Escuadra de Evoluciones, haciendo rumbo á Bahia Blanca, desde cuyo punto se emprendió viaje de regreso á Montevideo el 3 de Agosto y nuevamente á Bahia Blanca el 3 de Setiembre regresando á este puerto el 12 de Diciembre ppdo. Durante estos viajes se ejecutaron movimientos de Escuadraen los cuales el comportamiento del buque fuè bueno, demostrando condiciones marineras y de gobierno satisfactorias.

Las máquinas funcionaron bien y nada dejaron que desear; pero no así las calderas cuyos tubos de hierro reventaban continuamente apesar de que la presion mantenida en viaje ha sido solo de dos terceras partes de la que resisten, por causas que ya tuve el honor de esplicar á V. S. al pedir el cambio de los tubos existentes por otros nuevos de bronce.

Durante la estadia en Bahia Blanca y en obediencia á

Digitized by Google

[illegible] que su instalacion [illegible]

[illegible] cuenta de estos resultados, llamo [illegible] el hecho de existir dificultad [illegible] las operaciones del cañon de [illegible] la conveniencia que habria en adaptarle un [illegible] co, el que puede ser servido por [illegible] presion que ejecuta los [illegible]

Vuelvo á hacer [illegible] se sirva [illegible] por la [illegible] podr[illegible]

CAÑONERA «URUGUAY»

Buenos Aires, Mayo 11 de 1888.

Al Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almite D. Bartolomé L. Cordero.

Cumpliendo lo ordenado por V. S. tengo el honor de poner en su conocimiento las comisiones desempeñadas y viages efectuados por el buque á mi mando, desde el 1° de Enero de 1887 hasta el 1° de Mayo del corriente año, asi como tambien las reparaciones principales efectuadas en él durante ese lapso de tiempo.

El 1° de Enero del 87 se encontraba el buque fondeado en el puerto de Montevideo, donde habia sido enviado de estacion á órdenes de nuestra Legacion en la República Oriental del Uruguay; cumplióse ese servicio con toda regularidad.

En 30 de Enero del 87 se recibió aviso del Ministerio de Marina de trasladarse al puerto de Buenos Aires, á objeto de esperar órdenes del Sr. Ministro Plenipotenciario Dr. D. Benjamin Victorica.

Permaneció el buque fondeado en el puerto de Buenos Aires hasta el dia 5 de Abril en que se zarpó con destino al de Montevideo, conduciendo al Plenipotenciario antes mencionado.

En Mayo 27 se recibieron órdenes de la Legacion, de ir con la cañonera hasta Rio Grande del Sud, conducien-

Digitized by Google

do á uno de los miembros de la Comision de Límites con el Imperio del Brasil; regresando al apostadero de Montevideo el 31 del mismo mes.

En 23 de Junio se recibieron órdenes de incorporarse á la Escuadra de Evoluciones, con la que zarpamos para Bahía-Blanca el dia 6 de Julio; alcanzando aquel puerto el 8 del mismo mes.

Se permaneció en el fondeadero designado anteriormente, efectuando los ejercicios y maniobras ordenados por el buque «Capitana», hasta el dia 19, en que habiendo naufragado el trasporte nacional «Magallanes» en Puerto Deseado, se recibieron órdenes de S. E. el Sr. Ministro de la Marina trasmitidas por el Gefe de la Escuadra, de trasladarse conjuntamente con el «Azopardo» á aquel paraje, con el propósito de prestar auxilios á los náufragos, indagar las causas que originaron el siniestro y tratar en caso posbile de poner al «Magallanes» á flote. El fondeadero de Deseado se alcanzó el dia 23 del mismo mes.

Despues de haber prestado los auxilios requeridos, indagar las causas que determinaron el naufragio, establecer no ser posible poner á flote el trasporte por encontrarse completa y totalmente perdido sobre una piedra de dentro el rio Deseado, donde el barco se rompió, además en quilla, y de haber enviado á bordo del vapor «Mercurio», que fué mandado posteriormente por el Ministerio del Interior, los náufragos, cuyos destinos habian sido las Sub-Prefecturas de la Isla de los Estados y Tierra del Fuego; se zarpó el dia 30 emprendiendo viage para Buenos Aires, conduciendo en la cañonera y en el «Azopardo» los náufragos que no fueron en el «Mercurio», la tripulacion del trasporte y la lancha á vapor del «Villarino» que tenía el «Magallanes» y que fué salvado cuando la pérdida de este último buque.

Fondeamos en el puerto de Buenos Aires el 5 de Agosto, en donde se quedó hasta el 22: en que se recibieron

Digitized by Google

órdenes de reincorporarse á la Escuadra de Evoluciones, lo que fué efectuado el dia 23 en el puerto de Montevideo.

El 30 de Setiembre se zarpó en union de la Escuadra, destino Bahía-Blanca donde se arribó el 5 del mismo mes.

Desde el 12 al 15 de Setiembre, se ocupó la cañonera de órden del Gefe de la Escuadra de poner á flote un buque mercante que varó fuera del canal; habiendo permanecido ocho dias además frente á Punta Trípode esperando el arribo de la corbeta «Chacabuco».

El dia 12 de Diciembre zarpamos en union de la Escuadra de Evoluciones del puerto de Bahía-Blanca con destino al de Buenos Aires, donde se arribó el 15 del mismo mes.

Mientras estuvo el buque con la Escuadra de Evoluciones se efectuaron los ejercicios y maniobras determinados en el programa de aquella; contribuyéndose además á la ereccion de la señal y farol colocado en Monte Hermoso.

El 19 de Enero del corriente año, se comisionó á la cañonera para Mar del Plata á órdenes del Exmo. Sr. Presidente de la República. El 26 regresábamos al fondeadero de la Barra incorporando nuevamente el buque á la Escuadra de Evoluciones.

Las reparaciones y composturas principales efectuadas en la cañonera han sido la limpieza y pintura de sus fondos, en el dique Cibils de Montevideo, en los dias comprendidos entre el 18 y 22 de Junio del 87.

Se destaparon los cilindros de la máquina, recorriendo los pistones y cambiáronse algunos de los elásticos de los collarines.

Se encontró que el eje cigüeñal habia salido de su sitio á causa de los tirones dados al buque varado en Bahía Blanca.

Digitized by Google

Se ajustaron los cojinetes recorriéndose la chumacera de empuje, se limpió y empaquetó el condensador de superficie, recorriéronse todas las bombas y válvulas de la máquina.

Se limpiaron y rasparon las calderas y sus grifos.

Se reparó una avería causada en la obra muerta del costado de estribor por un buque mercante en el puerto de Montevideo, se pintó interiormente el buque, recorriendo y pintando la arboladura, la que fué alquitranada dos veces durante el año.

Se han compuesto las embarcaciones menores de la cañonera, reparados los toldos y velamen, etc., y efectuado todas aquellas composturas tendentes á la conservacion y entretenimiento del buque.

La disciplina de la dotacion se ha tenido bajo las mejores condiciones, atendiéndose preferentemente á los ejercicios necesarios á su instruccion.

Del movimiento del personal de oficiales y marinería habido en la tripulacion, se ha dado cuenta á la Superioridad por intermedio de V. S.

Las condiciones higiénicas del buque fueron mantenidas en perfecto estado, no habiéndose producido en la dotacion ningun caso de cólera de que se sufrió en el primer mes del año 87, en los buques fondeados en el puerto de Montevideo, ni tenido que lamentar caso alguno de enfermedad grave.

Con este motivo saludo á V. S. atentamente.

R. Blanco.

Digitized by Google

CAÑONERA «PARANÁ»

Puerto de Montevideo, Marzo 27 de 1888.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de elevar á V. S. la memoría del buque de mi mando, correspondiente al año pasado.

El 1° de Enero de 1887, nos hallábamos fondeados en el Rio Lujan frente á los Talleres de Marina, con el objeto de hacer una recorrida general en el casco, arboladura y artillería.

El 18 de Febrero se dió comienzo á esta operacion, que no se pudo efectuar, por haber recibido órden el 8 de Marzo de incorporarnos á la Escuadra de Evoluciones. En ese mismo dia se empezó á reembarcar lo que se habia depositado en tierra, quedando listo el barco el dia 2 de Abril.

Al dia siguiente á las 12 h. 40 m. p, m. zarpamos con destino á Zárate; ese mismo dia fondeamos á la 1 h. 15 p. m. en la boca del Abra, para efectuar el pago á la tripulacion de sus haberes por el mes de Marzo; seguimos viage á las 2 h. p. m. por el rio Capitan, fondeando á las 5 hs. p. m. abajo de las Tres Bocas. El 4 las 7 h. 35. m. a. m. zarpamos llegando á la 1 h. 30 m. p. m. de ese dia al punto de nuestro destino. El dia 5 se recibieron del Arsenal treinta y tres jarras de pólvora y dejamos en de-

Digitized by Google

pósito los montajes de desembarco de las ametralladoras.

El 6 á las 8 h. a. m. emprendimos viage de regreso; fondeamos en la tarde de este dia en la boca del Guazú, y á las 6 h. a. m. del dia siguiente zarpamos, fondeando á las 11 hs. 40 m. a. m. en la Rada Exterior de Buenos Aires, á inmediaciones del Acorazado «Almirante Brown».

Durante nuestra permanencia en este punto, y además de los ejercicios reglamentarios, voltejeamos en distintas ocasiones para instruccion de la tripulacion.

El 3 de Junio á mediodia, zarpamos con la Escuadra de Evoluciones, con destino á Punta de Lara, donde fondeamos el mismo dia á las 3 hs. p. m. El 7 á las 1 h. 49 m. p. m. cambíamos de fondeadero, yendo dentro de los muelles de La Plata. En uno y en otro punto tomamos parte en los ejercicios que efectuó la Escuadra, defendiéndose de los ataques de las torpederas.

El dia 13, á las 8 h. a. m. zarpamos á la vela en direccion á Montevideo; llegamos alli á las 9 h. 15 m. a. m. del dia siguiente.

El 6 de Julio zarpamos á las 7 h. 30 a. m. y fondeamos el 8 á las 6 hs. p. m. en el Puerto Belgrano. El dia 11 entramos al Puerto de Bahía Blanca. En este punto se tiró al blanco con los cañones de 15 cts., en los dias 14 y 16; se hicieron doce disparos con granadas ordinarias y espoletas de percusion, obteniéndose un resultado satisfactorio.

El dia 3 de Agosto á las 10 h. a. m. zarpamos con destino á Montevideo, llegando á este puerto el 6 á la 1 h. y 10 m. p. m.

El 14 á las 10 h. a. m. entramos al fondeadero interior. Al siguiente dia se recibieron cincuenta toneladas de carbon.

El 1° de Setiembre, cambiamos de fondeadero, yendo á tomar nuestra posicion en la Escuadra, que estaba fondea-

Digitized by Google

Al Señ
Almi

Ten
de m

El
Rio
ha
til

Digitized by Google

El material de construccion empleado en el casco es el hierro; siendo la borda, de madera.

Está dividido el casco en tres compartimentos por otros tantos mapararos que limitan transversalmente el emplazamiento de las máquinas y calderas separándolo, à proa, del sollado, y à popa de la cámara.

La velocidad del barco en las pruebas fué algo superior á diez millas; hoy dia, á causa del estado de las calderas y de la suciedad de los fondos, solo anda de siete á ocho, término medio.

La eslora máxima total es de cuarenta y ocho metros, cincuenta centímetros; la eslora entre perpendiculares es de cuarenta y dos metros, sesenta y tres centimetros; la máxima manga es de siete metros cincuenta centímetros y el puntal es de cuatro metros quince centímetros.

El calado medio, ó sea con la mitad de las provisiones, puede estimarse en diez piés; el calado máximo no pasa de doce, y el mismo es de nueve piés.

El buque con todos sus pertrechos y provisiones á bordo desplaza al rededor de trescientas ochenta toneladas; deduciendo de este peso, el del carbon, artillería, víveres, etc., quedan unas doscientas cincuenta, toneladas como peso del casco y máquinas.

Las carboneras tienen capacidad suficiente para llevar cien toneladas de combustible.

La artillería consta, 1º de dos cañones de 20 libras (nueve centímetros), de una tonelada, poco mas ó menos, de peso, montados en cureña antigua de madera sin medios puntos para ronzar. Tiene el barco, ademas, dos ametralladoras Nordenfeldt de cinco cañones y del calibre de 11 m/m., con trípodes para su instalacion á bordo, y montajes ad-hoc para el caso de utilizarse en los desembarcos.

Hay á bordo tres anclas de fondear de quince á diez y seis quintales de peso, tres anclotes para espiarse, y tres

Digitized by Google

cadenas: una de diez grilletes de longitud, una de nueve y una de dos y medio grilletes, que se utiliza en el caso de amarrarse el buque á algun muelle.

El buque carece de aparatos eléctricos y de molinete á vapor; solo tiene un cabrestante á mano, en el castillete.

El consumo de agua dulce en un mes nunca excede á veinte y cinco toneladas, en número redondo.

El personal del barco consta con arreglo al Presupuesto, de: un contramaestre con cargo y dos segundos, un condestable 1° con cargo y un segundo; un herrero armero; un carpintero calafate, un maestre de víveres; un enfermero, un cocinero de cámara y uno de equipaje, un maquinista 1°; un segundo, un auxiliar, un guarda máquina; 2 pañoleros, seis foguistas, seis carboneros, seis cabos de cañon, veinte marineros de 1ª clase y treinta de segunda.

La marinería y dotacion tiene los vestuarios que le asigna el reglamento.

Los víveres que se consumen durante un mes en el buque término medio, son: 1950 kilos de carne fresca, 924 kilos galleta, 120 kilos pan, 781 litros 44, de vino de marineros, 311 litros 40, vino de oficiales, 97 litros 68 de caña, 88 kilos 0,80 café, 188, ks. 1 barrica azucar, 73 ks, 920 porotos, 36 ks. 960 sal gruesa, 13 ks. 440 sal fina, 78 litros vinagre, 43 ks. 680 grasa, 6 ks. 720 thé, 13 k. 440 fideos, 87 k. 360 arroz, 36 k. 9 barras de jabon, 52 k. 800 tabaco, 406 pliegos papel de fumar, aceite de comer 82 ks.

Me es de todo punto imposible dar datos sobre los útiles del contramaestre y del carpintero, puesto que estos artículos se proveen segun las necesidades, y no en cantidad fija y determinada. Por otra parte muchos de esos artículos duran largo tiempo no pudiendo estimarse á ciencia cierta, su duracion.

Es todo cuanto tengo el honor de comunicar á V. S. á quien Dios guarde muchos años.

Lázaro Iturrieta.

Digitized by Google

Barra de Buenos Aires, Mayo 14 de 1888.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. las novedades ocurridas en el buque de mi mando desde el 1° de Enero del corriente año hasta la fecha, que deben agregarse á la memoria anual.

El 27 de Marzo entró el buque al dique Cibils con el objeto de limpiar sus fondos, operacion que duró hasta el 2 de Abril, dia en que salió. En el tiempo que duró la estadía en el dique se rascaron y pintaron los fondos, dándoseles dos manos de minio, una de pintura protectora de color chocolate y una última de verde «patente,» que impide la adherencia del lino y demas sustancias que ensucian el casco.

Por órden de S. E. el Sr. Ministro Plenipotenciario Dr. D. Roque Saenz Peña se zarpó de Montevideo, el dia 18 de Abril, á las 5 hs. p. m.; dando fondo en la Rada exterior, y despues de un viaje feliz el dia 19 á las 6 hs. a. m.

El dia 25 de Abril recibí el mando del buque y desde entonces hasta la fecha no ha ocurrido ninguna novedad.

Dios guarde á V. S.

A. E. Perez.

Digitized by Google

TORPEDERO «MAIPÚ»

Rio Lujan, Marzo 10 de 1888.

Al Señor Gefe de la division de Torpedos, Capitan de navio D. Juan Cabassa.

En cumplimiento á la nota de U S. en la que se me pide una relacion de los trabajos, Comisiones etc. que se han efectuado en el buque de mi mando del año pasado á la fecha, debo decir á U. S. que, habiendo acordado la Superioridad en Mayo del mismo año se efectuaran las obras de reparacion que este buque necesitaba, se trasladó el «Maipú» de su amarradero en la boca del Abra, al malecon de los Talleres de Marina, donde se alijó completamente para facilitar los trabajos de los Talleres, depositando todos los efectos en los galpones de esa reparticion.

Terminada esta operacion que duró varios dias se dió principio á las obras que habia que efectuar, las que á la fecha están al terminarse.

La colocacion del nuevo cilindro fundido en los Talleres del Ejército y torneado y ajustado en los Talleres de Marina tuvo lugar en los dias 24 y 25 del mes de Noviembre, operacion que se efectuó con toda felicidad.—Como se vé este buque ha permanecido desde la fecha antes mencionada amarrado al malecon donde se encuentra aun y en todo el tiempo trascurrido las obras efectuadas han sido las siguientes:

Calafateo y recorrida de la cubierta principal.

Digitized by Google

Montaje y ajustage de la máquina motriz.

Arrimar las ruedas.

Construccion de cuatro batayolas sobre la regala del buque.

Construccion y colocacion de cuatro algibes de hierro, en reemplazo de los de madera que estaban inútiles.

Arreglar seis pañales construyéndoles taquillas y cajonadas.

Construir nuevamente el Puente de navegacion y colocar la casilla de este.

A mas en este intèrvalo de tiempo la tripulacion se ha ocupado en rascar y pintar tres piès de los fondos del buque, disminuyendo de esta manera el trabajo que deberá efectuarse mas tarde en el dique:—recorrida de maniobra pertrecheria, trabajos de mano y revisacion completa de todos los efectos de á bordo.

Quedan ahora para concluir completamente las obras, la colocacion de las cañerias del Puente, calafateo de este, montaje de algunos de los aparatos de torpedos y arreglo de una letrina y la despensa.

Es cuanto tengo que mencionar en esta breve memoria que pone de manifiesto, lo que solicita la Comandancia Gral. de Marina.

Dios guarde á U. S.

Atilio S. Barilari.

Dique de San Fernando, Mayo 10 de 1888.

Al Señor Comandante en General de la Armada Vice Almirante D. Mariano Cordero,

En cumplimiento á la nota de V. S. fecha de ayer en la

Digitized by Google

que me ordena remita la memoria correspondiente al buque de mi mando desde el 1° de Enero hasta el dia corriente de este mes, para ser agregada á la que elevé en Marzo correspondiente al año 1887; debo decir á V. S. que lo único que hay que agregar á aquella memoria es lo siguiente:

Haberse terminado las obras que efectuaron los Talleres de Marina en el «Maipú» el 25 de Abril, y entrado al dique el 30 del mismo mes, donde en la actualidad se encuentra pintando los fondos despues de haberlos limpiado.

Dios guarde á V. S.

Atilio S. Barilari.

Digitized by Google

VAPOR «AZOPARDO»

Boca del Riachuelo, Abril 6 de 1888.

Al Señor Gefe de la Comandancia General de Marina, Vice-Almirante D. Mariano Cordero.

Tengo el honor de remitir á V. S. la relacion de los trabajos y comisiones efectuadas por el buque de mi mando, en el año 1887, por habérmelo así solicitado el Gefe de la Junta Superior de la Armada.

Dios guarde á V. S.

Teófilo de Loqui.

El dia 2 de Enero de mil ochocientos ochenta y siete á las 9 h. 20 m. a. m. nos largamos del costado del muelle y salimos de la Boca del Riachuelo con direccion á la Barra. A las 10 h. 15 m. a. m. pasamos la barra é hicimos rumbo E 1¼ S. E. en busca del ponton «Punta de Indio». A las 3 h. 40 m. p. m. se avistó Punta de Indio. A las 4 h. 40 m. p. m. llegamos á Punta de Indio donde fondeamos; esperando el vapor oriental «Sorpresa», para que recibiese la correspondencia que conduciamos. A 11 y 30 a. m. del dia 3, viendo que el vapor citado no venia, se determinó dejar la correspondencia en el ponton «Punta Indio» bajo recibo. A 12 h. m. zarpamos en demanda del ponton «Banco Chico», con rumbo al N. O. 1¼ al O. A 2 h. 30 m. p. m. avistamos el ponton «Banco Chico». A 3 h. 30 m. p.m.

Digitized by Google

Digitized by Google

A las 7 p. m. entramos en la Boca del Riachuelo, amarrándonos al muelle á las 7 y 20 p. m., desembarcando en seguida las personas que conduciámos.

El dia 13 de este mismo mes y año, á las 10 y 5 a. m. salimos de la Boca en demanda de Banco Chico.

A las 2 p. m. pasamos paralelo á Banco Chico, cambiando de rumbo al S. E. en demanda de Punta de Indio.

A las 4 y 10 p. m. se avistó el ponton.

A las 5 y 30 p. m. fondeamos frente al ponton «Punta de Indio», y se hizo el cange de correspondencia con el vaporcito «Sorpresa».

A las 5 y 45 p. m. zarpamos en demanda del Banco Chico, con rumbo al N. O. 1¼ O.

A las 7 y 50 p. m. se avistó el faro Banco Chico.

A las 9 p. m. pasamos frente á Banco Chico, haciendo rumbo O. N. O. en demanda de la barra.

A las 11 p. m. fondeamos frente al puerto de La Plata, como á 10 millas de la costa.

A las 4 y 15 a. m. del dia 14, zarpamos en demanda de la Boca del Riachuelo, en donde entramos á las 7 y 16 p. m. atracando al muelle frente al Resguardo.

El dia 16 de este mismo mes y año, á las 12 y 30 p. m. nos largamos del costado del «Dalmazia», y zarpamos de la Boca del Riachuelo en demanda de la Colonia, con rumbo E.

A las 2 p. m. se cambió rumbo al E. 1¼ S. E. á la vista de la costa Oriental.

A las 4 p. m. navegábamos en demanda de la Isla de Flores.

A las 6 p. m. se cambió el rumbo al S. E.

A las 10 y 30 p. m. se divisó el faro del Cerro de Montevideo.

A las 11 y 30 p. m. se divisó el faro de la Panela.

A las 12 y 35 a. m. del dia 17 estuvimos paralelos con la Ciudad de Montevideo y se avistó el faro de la Isla de Flores.

Digitized by Google

A las 3 y 30 a. m. fondeamos frente á la Isla de Flores.

A las 5 h. 20 m. a. m. vino un bote de la Isla de Flores con un oficial y se le hizo entrega de la correspondencia que conduciamos. A las 6 y 10 a. m. zarpamos de la Isla de Flores en demanda de Punta de Indio. A las 7 h. 20 m. a. m. pasamos paralelo á Montevideo, haciendo rumbo S. O. 1|4 O. A las 2 h. p. m. se divisó Banco Chico, y á las 3 h. p. m. pasamos frente al mismo haciendo rumbo O. 1|4 S. O. A las 4 h. p. m. navegábamos en demanda de la barra. A 5 h. 30 m. p. m. se avistaron los buques de la barra. A las 7 h. 50 m. p. m. entramos á la Boca del Riachuelo y nos amarramos al costado del «Rio Paraná».

El dia 22 de este mismo mes y año, á las 8 h. 40 m. a. m. salimos de la Boca del Riachuelo con tres miembros de la familia del General Victorica con direccion á la barra. A las 10 h. 10 m. a. m. atracamos al paquete inglés «Federacion», á donde se trasbordaron el General Victorica y familia, A 10 h. 30 m. a. m. nos largamos del costado del nombrado paquete en direccion á la Boca del Riachuelo. A las 12 horas 20 m. p. m. atracamos al muelle de la Boca desembarcando en seguida el General Victorica y familia.

El dia 4 de Febrero de este mismo año, á la 1 h. 40 m. p.m. zarpamos con direccion á la barra conduciendo un oficial del ejército francés. A 3 h. p. m. atravesamos al paquete francés «Orenoque», á donde se trasbordó el oficial que conduciamos. A 4 h. p. m. nos largamos del costado del mencionado paquete con direccion á la Boca del Riachuelo, donde entramos á las 5 h. 15 m. p. m. amarrándonos al muelle à 5 h. 30 m. p. m.

El dia 8 de Marzo á la 1 h. 25 m. p. m., zarpamos con direccion á la barra, conduciendo á bordo al Dr. Ortiz y familia. A 2 h. 40 m. p. m. llegamos á la barra atracando al costado del paquete francés «Equateur», á donde se trasbordó la familia que conduciamos. A 4 h. 25 m. p. m. nos largamos del costado del yá citado paquete, con el Dr.

Digitized by Google

Ortiz á bordo, con direccion á la Boca del Riachuelo á donde llegamos á las 5 h. 40 m. p. m., atracando al muelle, desembarcando en seguida al Dr. Ortiz y varias personas que lo acompañaban.

El dia 12 de Marzo de este mismo año, á 4 h. 30 m. p. m. salimos de la Boca, conduciendo á bordo la Comision de límites, navegando en demanda de los Cerros de San Juan. A 6 h. 35 m. p. m. se avistaron los Cerros de San Juan. A 7 h. 50 m. p. m. fondeamos frente á los Cerros de San Juan. A las 5 h. a. m. del dia 13 del mes, zarpamos de el «Globo» donde estábamos fondeados. A las 7 h. a.m. pasamos frente á Martin Garcia. A 8 h. 30 m. a. m. enfrentamos el Carmelo. A 9 h. 50 m. enfrentamos á Nueva Palmira. A las 3 h. 25 m. pasamos frente á Fray Bentos. A 8 h. 10 m. p. m. fondeamos abajo del Arroyo Negro. A las 5 h. a. m. del 14 nos pusimos en movimiento, pasando á 6 h. a. m. frente á la Concepcion del Uruguay. A 7 h. a. m. varamos en el Almiron y á las 7 h. 30 m. a. m. zafamos por haber sido remolcados por el vapor «Apolo». A 8 h. a. m. estábamos á la vista de Paysandú en cuyo puerto fondeamos á 5 h. 50 m. a. m.

El dia 15 á 7 h. 20 m. a. m. zarpamos de Paysandú en demanda de la Concepcion del Uruguay. A 8 h. 55 m. a.m. fondeamos frente al muelle del Uruguay.

A 2 h. p. m. zarpamos de este puerto en demanda del de Fray Bentos.

A 6 h. 35 m. p. m. fondeamos en Fray Bentos.

A 9 h. 45 m. a. m. del dia 16 zarpamos de este puerto en demanda de Nueva Palmira.

A 3 y 10 p. m. enfrentamos Nueva Palmira siguiendo navegando en demanda de Martin Garcia.

A las 4 y 25 pasamos por el Carmelo.

A las 5 y 15 p. m. pasamos Martin García por la Canal del Infierno, haciendo rumbo á balizas exteriores.

A las 8 p. m. fondeamos á la vista de balizas exteriores.

Digitized by Google

A las 7 a. m. del 17 nos pusimos en movimiento con rumbo á la Boca.

A las 5 y 30 a. m. nos amarramos al muelle de la Boca frente al Resguardo de regreso de nuestro viage.

El dia 25 de Marzo de este mismo año, á la 1 h. 35 m. p. m. zarpamos en demanda del «Almirante Brown», conduciendo á bordo á S. E. el Sr. Presidente de la República, sus Ministros y varios Gefes de alta graduacion. A 2 h. 35 m. p. m. fondeamos frente al «Brown», á donde se trasbordaron el Exm. Sr. Presidente de la República y su comitiva. A 5 h. 40 m. p. m. zarpamos en demanda de la Boca, llevando á bordo al Sr. Presidente de la República y su comitiva, á donde llegamos á las 4 h. 5 m. p. m. desembarcando en seguida el Sr. Presidente y comitiva.

El dia 1° de Mayo del mismo año, á las 2 h. p. m. salimos de la Boca conduciendo al Sr. Ministro Wilde y familia al «Almirante Brown». A las 2 h. 45 m. p. m. recibimos órden de regresar, porque el tiempo amenazaba descomponerse. A las 3 h. 45 m. entramos nuevamente á la Boca, amarrándonos al costado del ponton «Necochea». Al ponernos en movimiento hicimos avería al lugre «Maria Canale» que se nos habia atravesado por la proa con el botalon sallado. Entre la segunda y tercera boya del canal encontramos un bote tumbado, cuya tripulacion solicitó auxilio, se envió en su ayuda al alférez de fragata Rivero.

El dia 3 de Junio de este mismo año á las 10 y 30 a. m. zarpamos de la Boca llevando á bordo al Sr. Ministro Racedo y Vice-Almirante de la Armada.

A las 11 y 25 a. m. avistamos los buques de la Escuadra de Evoluciones fondeados en la canal exterior.

A las 12 y 20 nos aproximamos al través del «Brown», hasta quedar en línea recta con dicho buque.

Despues de ejecutar varios movimientos la escuadra, nos pusimos en viage de regreso á la Boca.

Digitized by Google

A las 4 y 20 p. m. atravezamos al muelle, descendiendo el Sr. Ministro de la Guerra y Vice-Almirante de la Armada.

El dia 4 de este mismo mes dia y año, á las 9 zarpamos de la Boca del Riachuelo con rumbo á Punta Lara, donde estaba fondeada la Escuadra de Evoluciones.

A las 2 y 30 p. m. fondeamos en Punta Lara.

Regresamos á la Boca donde fondeamos.

El dia 5 de este mismo mes y año á 9 h. 30 m. a. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo con direccion á Punta Lara con objeto de incorporarnos á la Escuadra de Evoluciones,

A 12 h. 15 m. avistamos los buques de la Escuadra fondeados en el parage indicado.

El buque gefe nos indicó por la direccion de su proa donde debíamos fondear; haciendo conforme la orden recibida.

El dia 5 de este mes y año á 11 h. a. m. vino abordo el Contra-Almirante de la Escuadra y zarpamos haciendo sondajes hasta el puerto La Plata, de donde se regresó á las 3 h. p. m. dándose fondo en el anterior fondeadero.

A las 5 h. p. m. zarpamos para recorrer, divisando los Torpedos; á las 8 y 30 p. m. se dió aviso de la aproximacion de una torpedera con un tiro de cañon; á las 4 y 30 a. m. del dia 7, se avisó otra de igual manera.

A 7 y 30 a. m. nos hizo señales el buque gefe para fondear nuevamente.

A 5 h. y 30 a. m. del dia 8, nos pusimos en movimiento para vigilar la línea de los Malecones de La Plata hacia el Este.

Vigilada esta fondeamos.

A las 3. h. p. m. del mismo dia, cambiamos de fondeadero, fondeando adentro del puerto al costado izquierdo de la «Paraná».

Digitized by Google

A 3. h. p, m. del dia 9, zarpamos fondeando á la popa del buque Gefe.

En seguida se zarpó de nuevo para llevar al Gobernador de la Provincia adentro del puerto.

A las 3 h. p. m. regresamos y fondeamos al costado izquierdo de la «Paraná», donde se recibió orden del Gefe para ir á fondear afuera entre el Gefe y el «Patagonia» á una distancia mas ó menos de 400 metros; se cumplió con lo ordenado.

A las 7 h. y 30 a. m. del 14 zarpamos siguiendo las aguas del buque gefe á media fuerza de máquina.

A las 11 h. y 10 a. m. se echó corredera á la altura de Banco Chico.

A las 3 h. y 10 p. m. á la altura de punta Indio.

A las 10 h. y 30 p. m. se dió fondo avistando el puerto de Montevideo.

El dia 18 de este mes á las 11 h. y 25 m. se levó ancla y salimos hasta el «Brown».

A las 12 h. y 50 fondeamos frente al muelle de pasageros esperando al Sr. Ministro de la Guerra para conducirlo al «Brown».

A las 2 h. y 5 m. nos pusimos en movimiento en direccion del «Brown».

A las 2 h. y 32 m. fondeamos por la aleta de estribor del buque gefe.

A las 4 h. y 55 p. m. conducimos al Ministro de Guerra oriental desde el buque gefe hasta el muelle de pasageros.

A las 5 h. y 25 p.m. fondeamos, levando ancla al cuarto de hora para volver al costado del «Brown» de donde regresamos al fondeadero que teniamos anteriormente.

El dia 19 del mismo mes á las 3 h. y 45 p.m. zarpamos en direccion al paquete aleman que estaba por la popa del buque gefe, conduciendo á nuestro bordo á la familia del

Digitized by Google

señor Ministro Victorica; regresamos á las 4 y 30 p. m. con parte de dicha familia y fondeamos en el fondeadero anterior.

El dia 20 á las 11 a.m. conducimos abordo del «Brown» al Contra-Almirante.

A las 12 m. fondeamos al costado de estribor del buque gefe.

A las 3 y 45 se elevó ancla para conducir al puerto al gefe de la Escuadra.

A las 4 y 50 p. m. fondeamos nuevamente cerca del muelle de pasageros.

El 29 del mismo mes á las 2 p. m. nos pusimo en movimiento con direccion al buque gefe.

A las 3 p. m. fondeamos al costado de estribor del paquete «Congo».

A las 3 y 30 m. levamos ancla fondeando en seguida al costado del «Artigas».

El día 30, á la 1 y 40 p. m. zarpamos llevando abordo á los ministros Argentino, Paraguayo y Brasilero y algunas familias dando fondo al costado del buque gefe, de donde zarpamos á las 6. p. m. para fondear en nuestro primitivo fondeadero.

El dia 5 de Julio de este mismo año á las 7 y 55 a. m. nos pusimos en movimiento.

El dia 9 á las 11 y 20 m. fondeamos cerca del muelle de Bahia Blanca.

A la 1 y 35 m. se levó anclas y fuimos á fondear entre los buques de la Escuadra.

El dia 11 de este mismo mes, á las 8 y 45 a. m. el buque gefe hizo señales de tener vapor suficiente para poder maniobrar.

A las 12 zarpamos de Punta Cigueña dando remolque al Cúter «Bahia Blanca».

Digitized by Google

Al llegar á la boya 9 se largó el remolque del Cúter para darlo al «Patagonia» que varó en el banco de Punta Alta.

A las 7 salió de la varadura y fondeamos nuevamente. A las 7 y 50 solicitó remolque para sacarlo al canal.

El dia 16 de este mismo mes, á las 9 y 30 a. m. zarpamos llevando órdenes para el buque gefe el cual nos hizo entregar del Crucero «Patagonia» trescientas raciones de marinero exceptuando carne salada y del Acorazado «Los Andes» tambien cantidades de víveres.

El dia 18 á las 9 a. m. se levó ancla y fuimos llevando abordo al Coronel Blanco á comunicar órdenes al buque gefe regresando á las 3 y 30.

El dia 19 del mismo mes, zarpamos del costado del muelle de Bahia Blanca conduciendo víveres y vestuarios para los náufragos del «Magallanes».

A las 11 del día 20 se avistó desde el palo al cabo Blanco y la costa hasta el puerto de Santa Elena. Al avistar la costa se navegó á una distancia de 20 millas.

El día 21 á las 4 a. m. se avistó la tierra reconociendo el Cabo Tres Puntas y se gobernó á le vista de la costa.

El dia 22 á las 2 p. m. marcamos el cabo Blanco por Oeste distancia 15 millas.

A las 2 y 45 p. m. se avistó la cañonera «Uruguay» que navegaba con rumbo á tierra.

A las 3 y 50 la «Uruguay» hizo un disparo de cañon indicándonos nos aproximáramos á ella.

A las 5 p. m. estábamos en la entrada del Puerto Deseado la que no se verificó por no permitirlo el gefe de la «Uruguay».

A las 10 y 30 a. m. del dia 23 fondeamos en el puerto.

El 29 á las 8 a. m. la «Uruguay» hizo señales de suspender anclas y seguir sus aguas.

A 8 y 55 m. salimos de Puerto Deseado guiados por las enfilaciones y señales prácticas.

Digitized by Google

A 2 h. p. m. del 30 avistamos Cabo Blanco y Tres Puntas seguimos las aguas de la «Uruguay».

El dia 31 á 7 h. a. m. se nos perdió de vista la «Uruguay» á causa de la densa niebla que se habia levantado y tocamos pitada cada cinco minutos por precaucion.

El dia 2 de Agosto del mismo año á 1 h. p. m. estábamos en el paralelo de Cabo Corrientes.

A las 4 a. m. estábamos en el paralelo de Punta Médanos.

A las 7 cambiamos rumbo N. 35° 6' en busca del ponton «Punta Indio.»

A las 5 p. m. avistamos Punta Piedras y á las 8 el faro de Punta Indio.

A 9 h. pasamos por su costado é hicimos rumbo al de Banco Chico; el cual lo pasamos á la 1 del dia siguiente y se hizo rumbo á la barra; fondeando allí á las 4 a. m. y como no llegara esta hasta las 4 de la tarde levamos ancla entrando al Riachuelo á las 5 pm. en cuyo puerto dimos fondo.

El dia 21 de Agosto de este mismo año á la 1 y 30 p. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo con rumbo á la canal del Infierno.

A las 4 y 20 entrábamos en la canal del Infierno fondeando en la misma á las 6 y 10.

A las 6 y 15 del siguiente dia nos pusimos en marcha hacia la boca del Rio Guazú en el que entramos á las 7 h. y 15 a. m.

A las 4 y 5 p. m. nos encontrábamos navegando á la altura de San Pedro.

A las 9 p. m. se navegaba á la altura de San Nicolás. A las 10 y 25 se fondeó á la altura de Punta Piedras.

A las 5 y 10 del dia 23 se levaron anclas pero no pudiéndose navegar á causa de la neblina que habia, se fondeó á las 5 y 22.

Digitized by Google

A las 7 y 20 nos pusimos en movimiento, habiéndose despejado la neblina.

A las 10 y 25 a. m. se daba fondo en el puerto del Rosario de Santa-Fé.

A las 9 y 40 a. m. zarpamos de este puerto, dia 24, conduciendo abordo el Sr. Ministro de la Guerra con destino al Paraná.

A las 10 y 45 navegábamos á la altura de San Lorenzo.

A las 5 y 45 p. m. navegábamos á la altura del Diamante.

A las 10 y 15 dábamos fondo en el puerto de la ciudad del Paraná.

A las 8 y 39 a. m. del dia 30 zarpamos de el puerto de el Paraná llevando abordo al Sr. Ministro de Guerra y Marina.

A las 11 y 45 navegábamos á la altura de el Diamante donde varamos; zafando recien de la varadura á las 10 y 50 m.

A esa hora llevábamos á remolque al vapor «Belgrano» de la compañia La Platense.

El dia 31 á 6 h. a. m. largamos el vapor que conducíamos á remolque; fondeando nosotros á las 6 y 45 en el puerto del Rosario de Santa Fé.

El dia 1° de Setiembre de este mismo año zarpamos á 6. a. m. del puerto del Rosario.

A las 9 h. 15 a. m navegábamos á la altura de San Nicolás.

A las 10 h. 30 m. pasamos frente á San Pedro. A la altura del Baradero navegábamos á la 1 y 45 y á las 7 50 p. m. dábamos fondo en la boca del Guazú.

A las 5 y 50 a. m. del dia 2 levamos anclas y zarpamos pasando por la canal del Infierno á las 7 y 50 a. m. dando fondo en la Boca del Riachuelo á las 11 y 50.

El dia 2 de Octubre de este mismo año á las 7 y 15 a. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo con el patacho «Cam-

Digitized by Google

baceres» á remolque, el cual conducia animales con destino á la ciudad del Paraná.

A las 12 y 15 p. m. navegábamos por la canal del Infierno á la altura de la isla de Martin Garcia.

A las 2 embocábamos en el Guazú.

A las 2 y 35 a. m. del dia 3 llegamos á la altura de San Pedro.

A las 8 y 55 a. m. navegábamos á la altura de San Nicolás.

A las 3 p. m. navegábamos á la altura de el Rosario de Santa Fé.

A las 5 y 30 p. m. navegábamos á la altura de San Lorenzo.

A las 10 y 39 fondeábamos á la altura de Nogoyá á causa de la oscuridad de la noche.

El dia 4 á las 5 y 15 p. m. levamos anclas y zarpamos navegando á las 8 h. á la altura de el Diamante y fondeando á las 3 p. m. en el puerto de el Paraná.

El dia 6 á las 4 y 50 a. m. zarpamos del puerto de Paraná navegando á las 4 y 45 a. m. á la altura de el Diamante.

A las 11 y 30 navegábamos á la altura de San Lorenzo.

A la 1 p. m. llegamos al puerto del Rosario atracando al costado del ponton «Margarita» para cargar carbon. El dia 7 á las 2 y 45 zarpamos de este puerto despues de haber cargado 35.440 kilogramos de carbon de piedra.

A las 5 y 40 navegábamos á la altura de San Nicolás de los Arroyos.

A las 8 y 40 p. m. navegábamos á la altura de San Pedro.

A las 3 y 45 a. m. del dia 8 fondeábamos en la desembocadura del Guazú; de donde zarpamos á 5 y 18 a. m. A las 6 y 30 a. m. navegábamos á la altura de Martin Garcia, dando fondo en la Boca del Riachuelo á las 10 y 15 a. m.

Digitized by Google

El dia 27 de este mismo mes y año á las 9 h. 50 m. a. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo con destino á la barra conduciendo abordo varias familias, atracando al costado de babor del vapor «Provence» á las 11 h. 10 m. a. m. desembarcando los pasageros que conducíamos.

A la 1 y 40 p. m. largamos las amarras é hicimos rumbo á Buenos Aires llegando á las 3 y 30 pm. hora en que fondeamos al costado de la «Constitucion».

El dia 6 de Noviembre de este mismo año á las 10 y 15 a. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo llegando á la barra donde fondeamos á las 11 y 45 de donde zarpamos á la 1 y 15 p. m. llegando á la Boca del Riachuelo á las 2 y 25 p. m. y amarramos al costado de la «Constitucion».

El dia 18 de este mismo mes y año á las 11 y 30 a. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo con rumbo á Campana; parando á las 4 y 30 p. m. á la altura de la Isla Martin Garcia; entramos en el «Guazú» á las 5 y 10 p. m. y fondeamos á las 10 y 30 p. m. en la boca de la zanja.

A las 4 a. m. del 14 levamos anclas rumbo á Campana navegando á las 8 a. m. á la altura de Zárate llegando á Campana á las 8 y 55 a. m. en cuyo puerto fondeamos.

El dia 15 á las 10 a. m. zarpamos con destino á Zárate conduciendo á bordo al Sr. Presidente de la República—Sr. Ministro de Guerra y Marina y varios Gefes superiores que lo acompañaban.

A las 10 y 30 a. m. llegamos á Zárate, á las 11, zarpamos con destino á una isla vecina donde permanecimos hasta las 2 p. m. hora en que se reribió órden de zarpar á la fábrica de papel de donde regresamos á Campana á las 4 y 30 p. m., donde desembarcaron el Sr. Presidente y su comitiva emprendiendo nosotros viage á Zárate á cuyo puerto llegamos á las 6 y 30 p. m. hora en que dimos fondo.

A las 8 a. m. del 16 zarpamos de este puerto rumbo á Buenos Aires.

Digitized by Google

A las 4 p. m. desembocamos el Guazú y á las 5 p. m. navegábamos á la altura de la Isla de Martin Garcia.

A las 8 y 30 p. m. fondeamos en Balizas Exteriores de donde zarpamos á las 4 y 15 a. m. del 17 entrando á la Boca del Riachuelo á las 5 y 30 a. m.

El dia 29 de este mismo mes y año á las 8 y 30 a. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo con rumbo á Punta Lara donde fondeamos á las 10 y 30 a. m.

A la 1 p. m. zarpamos de este fondeadero llevando á remolque la corbeta «Chacabuco».

A las 2 y 30 p. m. navegábamos á la altura de la Colonia.

A las 6 y 36 p. m. fondeamos á la altura de la isla de Martin Garcia en la canal del Infierno.

A las 4 y 20 a. m. del 30 levamos anclas entrando en el Rio Uruguay á las 11 a. m.

A la 1 y 30 p. m. navegábamos á la altura de el Carmelo fondeamos en el canal grande á las á y 20 p. m. de donde levamos anclas á las 4 a. m. del dia 1° de Diciembre largando el remolque á las 7 a. m. dando fondo frente al muelle del ferro-carril en el Uruguay á las 7 y 25 a. m.

El dia 5 á las 10 a. m. zarpamos de este puerto con direccion al Paraná.

A las 3 y 20 p. m. navegábamos á la altura de Fray-Bentos.

A las 7 p. m. varamos en el paso de Marquez de donde salimos á las 8 p. m. dando fondo en seguida.

A las 4 y 10 a. m. del dia 6 zarpamos de donde estábamos fondeados navegando á las 7 y 30 a. m. á la altura de la Isla del Carmelo.

A las 8 y 20 a. m. entramos en la boca del Guazú.

A las 5 y 15 p. m. navegábamos á la altura de San Pedro.

Digitized by Google

A las 10 p. m. navegábamos á la altura de San Nicolás de los Arroyos.

A las 12 y 20 varamos en la vuelta de Montiel.

A las 7 a. m. del 8 zarpamos de la varadura fondeando en seguida.

El dia 8 á las 2 p. m. zarpamos de la Vuelta de Montiel fondeando en el puerto del Rosario de Santa-Fé á las 5 y 30 p. m.

A las 10 y 15 p. m. zarpamos del puerto del Rosario, navegando á 12 y 15 a. m. á la altura de San Lorenzo.

A las 2 a. m. del dia 8, navegábamos á la altura de la boca del Carcarañá.

A las 7 y 15 a. m. navegábamos á la altura del Diamante.

A las 11 y 30 a. m. fondeamos en el puerto del Paraná.

El dia 10 á las 7 y 30 a. m. zarpamos de este puerto con destino al del Rosario de Santa Fé, á donde llegamos á las 5 y 25 p. m. donde fondeamos y permanecimos en dicho hasta el 1º de Enero del año mil ochocientos ochenta y uno que levamos anclas con destino á Formosa.

Digitized by Google

Boca del Riachuelo, Mayo 15 de 1888.

Al Señor Gefe de la Comandancia General de la Armada
Vice Almirante Don

Mariano Cordero.

Tengo el honor de remitir á V. E. la memoria desde el 1° de Enero hasta el presente, del buque que accidentalmente mando, como me lo solicitó el Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero por nota de fecha 11 de Mayo.

Dios guarde á V. S.

Hilario Ibarra.
Comandante accidental.

Digitized by Google

El dia 6 de Marzo del año mil ochocientos ochenta y ocho, á las 10 a. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo con destino á Campana.

El dia 7 á las 12 y 15 p. m. llegamos al puerto de Campana—embarcándose á bordo el Señor Gobernador de la Provincia de Entre-Rios y comitiva—dimos fondo en este puerto y á las 2 h. 45 p. m. levamos ancla y zarpamos con destino al Paraná, conduciendo á nuestro bordo al citado Gobernador y comitiva.

El dia 8 á las 8 p. m. llegamos al puerto del Paraná donde fondeamos atracando en seguida al muelle; desembarcando acto contínuo el Señor Gobernador de la Provincia de Entre-Rios y comitiva.

Al dia siguiente á las 8 y 40 p. m. zarpamos del puerto del Paraná con rumbo al de la Boca del Riachuelo donde llegamos el dia 10 á las 12 y 30 p. m. dando fondo.

El dia 14 de Marzo de este mismo año, á las 8 y 15 a. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo con rumbo á la rada exterior conduciendo á nuestro bordo á la Junta Superior de Marina.

A las 9 y 20 a. m. fondeamos al costado del «Brown» á cuyo buque pasó la Junta Superior. Mas tarde levamos ancla y fuimos á fondear al costado del «Patagonia», adonde se trasladó la Junta Superior. Una hora despues levamos ancla y fuimos á fondear al costado de la «Uruguay», adonde tambien fué la Junta Superior de Marina.

A las 5 y 30 p. m. levamos ancla y zarpamos con rumbo á la Boca del Riachuelo—adonde llegamos á las 7 p. m.—dimos fondo en este puerto desembarcando en seguida los miembros de la Junta Superior de Marina.

El dia 26 de Abril de este mismo año á las 12 y 20 p. m. zarpamos de la Boca del Riachuelo con destino á Corrientes, conduciendo á nuestro bordo al Señor Representante de S. E. el Presidente de la República, en las fiestas del tercer centenario de la citada ciudad, y comitiva.

Digitized by Google

A las 12 m. del dia siguiente, llegamos al puerto del Rosario donde dimos fondo para zarpar á las 2 p. m.

A las 3 a. m. del dia 28 llegamos al puerto del Paraná donde fondeamos, desembarcando en seguida el Señor Representante de S. E. el Presidente de la República.

A las 9 a. m. se embarcó el Señor Representante y despues de levar ancla zarpamos de este puerto—llegando al de Bella-Vista el dia 29 á las 8 p. m. donde dimos fondo—levando ancla á 10 h. p. m. siguiendo viage al puerto de Corrientes.

A las 9 y 30 a. m. del dia 30 fondeamos en La Palmera de donde salimos dos horas despues—seguimos viage navegando en conserva con el vapor «Olympo» llegando al puerto de Corrientes á las 12 y 30 p. m. en donde dimos fondo—desembarcando momentos despues el Señor Representante de S. E. el Presidente de la República y comitiva.

El dia 7 de Mayo de este mismo año emprendimos nuestro viage de regreso, zarpando del puerto de Corrientes el mencionado dia à las 5 y 45 a. m.

A las 5 y 50 p. m. fondeamos en el Jaguaretè de donde zarpamos al dia siguiente á las 5 y 55 a. m. para ir á fondear á las 5 y 30 p. m. frente á la Colonia Hernandarias. La oscuridad de la noche nos impidió seguir navegando.

A las 7 y 5 a. m. del dia 9 zarpamos de este fondeadero. A las 9 y 55 a. m. llegamos al puerto del Paraná donde dimos fondo.

Al dia siguiente á las 8 y 30 a. m. zarpamos de este puerto con rumbo al del Riachuelo en el cual dimos fondo el dia 11 á las 12 y 30 p. m. amarrándonos á tierra por la popa.

Digitized by Google

VAPOR AVISO «ARGENTINO»

Desde el 1° de Mayo hasta el 1° de Junio al servicio de la Escuadra de Evoluciones en la Rada.

El 5 de Junio zarpamos para Punta de Lara y nos incorporamos á la Escuadra de Evoluciones.

El 6 de Junio zarpamos para Montevideo á incorporarnos en la Escuadra de Evoluciones.

Desde el 7 de Junio hasta el 2 de Setiembre en el puerto de Montevideo al servicio de la Escuadra de Evoluciones.

El 2 de Setiembre zarpamos para el puerto de Bahia Blanca á incorporarnos á la Escuadra de Evoluciones.

Desde el 13 de Setiembre hasta el 12 de Diciembre al servicio de la Escuadra de Evoluciones en Bahia Blanca. Desde el 15 de Diciembre de 1887 hasta la fecha en la Rada Exteríor al Servicio de la Escuadra de Evoluciones.

Digitized by Google

ESCUADRA DE EVOLUCIO ES

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, Diciembre 29 de 1887.

A S. E. El Señor Ministro de la Guerra y Marina, General Don Eduardo Racedo.

Tengo la satisfaccion de elevar á V. E. el informe general de la Escuadra de Evoluciones, que en esta fecha me pasa su Gefe el Señor Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Por la nota con que el señor Contra-Almirante adjunta su informe general, V. E. conocerá el excelente resultado que una vez mas dan las evoluciones, cuya ejecucion se viene señalando anualmente con numerosas ventajas para la Armada.

Debo llamar la atencion del Señor Ministro sobre la excelente cooperacion de los Señores Comandantes y Oficiales que han contribuido eficazmente al buen resultado de estos ejercicios y operaciones navales.

Dios guarde á V. E.

Mariano Cordero

Digitized by Google

Buenos Aires, Diciembre 29 de 1887.

Al Señor Comandante en Gefe de la Armada Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Cumpliendo con lo dispuesto por la Superioridad el dia 3 de Junio del corriente año, zarpé de la Barra de Buenos Aires con la Escuadra á mis órdenes, despues de haber recibido de manos de S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina las instrucciones para las Evoluciones que debía efectuar.

La escuadra compuesta de los acorazados «Almirante Brown» (Capitana) y «Los Andes», Crucero «Patagonia», Cañonera «Paraná», Corbeta «Chacabuco», Trasporte «Azopardo», Aviso «Argentino» y Cúter «Bahia Blanca», fondeaba en la tarde de ese mismo dia frente á Punta de Lara donde debian efectuarse los ejercicios de defensa contra ataques de torpederas.

Los partes de los Sres. Comandantes y Comisiones nombradas, demostrarán á V. E. el buen resultado que ha obtenido la Escuadra sobre la Division de Torpederas.

El 13 de Junio dí por terminados esta clase de ejercicios y el 14 zarpé con rumbo á Montevideo donde debía incorporarse la Cañonera «Uruguay»; y los demas buques completar sus provisiones de víveres y combustible.

El dia 6 de Julio estando listo me hice á la mar con destino á Bahia Blanca fondeando el dia 8 sin novedad alguna.

El 3 de Agosto levé anclas y navegamos hacia Montevideo para dirigirme despues á Maldonado con el fin de

Digitized by Google

hacer ejercicios con la Artilleria de grueso calibre, porque era imposible el efectuarlo en Bahia Blanca.

Durante ese dia no ocurrió novedad.

El dia 4 á las 12 h. m. el Acorazado «Los Andes» hizo señal, *que no tenia carbon suficiente para tomar el puesto de su destino.*

Por el fuerte viento que reinaba y la gruesa marejada era imposible el prestarle auxilio, por lo que se le hizo la señal de que consumido el carbon hiciera uso de las maderas de á bordo (palos, vergas, botes, cubiertas, etc.) y los demás buques lo rodeamos navegando en conserva.

Afortunadamente en la tarde calmó el tiempo y aprovechándolo, con las lanchas del «Brown» y las del «Patagonia» le enviamos suficiente carbon para continuar viage y tomar el puerto de Montevideo donde llegamos el dia 6.

Habiendo recibido órden de regresar á Bahia Blanca, zarpé nuevamente para aquel punto sin haber efectuado el ejercicio de artilleria en Maldonado como habiase dispuesto de antemano.

Ejercicios.—Se han efectuado ejercicios generales de infanteria, artilleria, maniobra, revolver y de desembarco como verá V. E. en los partes de este informe.

Durante nuestra permanencia en los puertos de Montevideo y Bahia Blanca se han seguido puntualmente los horarios internos por lo que se ha mantenido una contínua instruccion en las varias armas.

No se han hecho ejercicios de fuego con la gruesa artilleria por no permitirlo el canal de Bahia Blanca. Debiendo efectuarlo en movimiento y á toda fuerza el único punto que no tenía inconvenientes era el de Maldonado.

En la página 65 está el cuadro general del ejercicio de artilleria de menor calibre.

Digitized by Google

Balizamiento de Bahia Blanca—Como ya he tenido oportunidad de manifestar á V. E. el balizamiento de Bahia Blanca, no llena las necesidades de la navegacion. Las boyas son insuficientes y colocadas á larga distancia una de otra.

Es imprescindible que se coloquen en mayor número, separadas cuando mas una milla entre ellas.

Durante nuestra estadía en aquel punto, dispuse que la cañonera «Paraná» se ocupara de levantar las boyas, pintarlas y colocarlas nuevamente; operacion que continuó el cúter «Bahía-Blanca» á causa de haber zarpado la escuadra y por encontrarse la «Paraná», de estacion en el puerto de Montevideo.

Dia á dia se nota la necesidad de que aquella Sub-Prefectura tenga á sus órdenes un remolcador y una lancha á vapor para el servicio del puerto.

Mas de una vez hemos constatado que los buques de vela que llegan, quedan dos ó tres dias bordejeando en la Boca del Canal con la bandera de Piloto izada; inconveniente que sería con facilidad allanado, teniendo un remolcador como dejo expuesto y que podría muy bien serlo el trasporte «Azopardo» ó uno de los avisos «Vigilante» ó «Resguardo».

Torre de Monte Hermoso—Teniendo en cuenta que el faro de Monte Hermoso era insuficiente como punto de reconocimiento, que debe servir para encontrar la primera boya, dispuse que en cada buque se levantara una suscricion voluntaria, y que la cuota no debiera exceder de un peso moneda nacional, para los Gefes y Oficiales y cincuenta centavos para cada individuo de maestranza y marinería, con el fin de construir, con lo que se recolectara, una torre en el mencionado punto, que pudiera prestar mejor servicio á la navegacion.

Con la mejor buena voluntad fué acojida la suscricion, reuniéndose la cantidad de trescientos veinte y tres pesos moneda nacional con ochenta centavos, suma que fué in-

Digitized by Google

vertida en la compra del material necesario, útiles, gastos, trasporte, etc.

La torre que ya está en servicio mide doce metros de alto por cinco de ancho en cada frente que dan al Norte, Sur, Este y Oeste.

La direccion de los trabajos fué encomendada al Ayudante, Alférez de navio D. Federico E. Bacaro, quien llevó á buen fin la comision que se le confiara.

Auxilios—Las cópias de los telégrafos y notas de páginas 1 y 56, demostrarán á V. S. lo actuado cuando el náufragio del trasporte «Magallanes» en Puerto Deseado, y de los auxilios prestados á la barca inglesa «Cambahí» en el puerto de Bahía-Blanca.

Acompaño tambien cópia de la nota de agradecimiento que envió el Sr. Cónsul Inglés de aquella localidad.

Ceremonial marítimo—En Montevideo se contracambiaron las visitas preliminares y oficiales con los siguientes buques de guerra:

Corbeta inglesa «Rubly».
Cañonera idem «Watchfull».
Crucero italiano «Flavio Gioja».
Idem idem «Américo Vespucio».
Cañonera idem «Sebastian Veniero».
Crucero brasilero «Imperial Marineiros».
Crucero español «Infanta Isabel».
Cañonera oriental «General Artigas».

El 15 de Junio, el Sr. Ministro de Guerra y Marina, Coronel D. P. de Leon (República Oriental del Uruguay), visitó oficialmente el buque de mi mando, y el 19 el Sr. Ministro Argentino, General D. Benjamin Victorica, acompañado de los Sres. Ministros del Brasil y Paraguay; tributándoseles los honores de ordenanza.

El 1° de Setiembre recibimos la visita del Sr. Ministro de Justicia, Culto é Instruccion Pública, (República Oriental del Uruguay), haciéndosele los honores del caso.

Digitized by Google

Servicio médico—En todo el tiempo de esta campaña, no me ha sido posible obtener una sola vez que los Cirujanos estuvieran integrados á bordo de sus respectivos buques.

Nos hemos hecho á la mar, hemos permanecido lejos de la Capital y de los recursos y casi de contínuo sin Cirujanos.

El único que desempeñó sus funciones, ha sido el Dr. D. Roberto Laspiur, quien á pesar de que estaba enfermo, pasaba diariamente visita médica á todos los buques de la Escuadra de Evoluciones.

Tripulaciones—Considerables son las dificultades que se presentan para tripular con elemento argentino los buques de la Armada.

Depende de que nuestras masas proletarias no se dedican al trabajo de mar, y siendo únicamente las costas de los rios las que estan pobladas, los naturales prefieren la labor del campo que les brinda mayores comodidades y mas fácil vida, sin abandonar sus familias; mientras que en la vida de á bordo, á mas de ser azarosa y agitada hay que abandonarlo todo.

Por este motivo tambien, el extranjero se ha apoderado del cabotage, y los patrones ó dueños prefieren siempre á sus connacionales, antes de embarcar á los pocos hijos del pais que se presentan voluntarios.

Nuestras costas de mar aún desiertas y agenas á los trabajos de pesquería y tráfico naval, no darán por muchos años elementos que se dediquen á la marina.

Es preciso que se ponga remedio, creando escuelas de marineros ó grumetes, costeadas por el comercio marítimo.

Estas escuelas podrian ser llenadas con la infinidad de muchachos sin oficio ó menores huérfanos que vagan por nuestras calles y con los tomados en las poblaciones ó provincias del Interior. Habría suficiente elemento para

Digitized by Google

formar cuatro ó mas escuelas que podrían instalarse en Buenos Aires, Rosario, Paraná, San Nicolás, etc.

En Inglaterra todos los puertos de mar tienen escuelas de marineros, donde se admiten desde la edad de 14 años hasta los 18 ó 19 años. Reciben voluntarios y destinados por los jueces de correccion ó por los padres. Están costeados por el comercio marítimo y por algunos Institutos de Damas de Beneficencia. Las Comisiones de Administracion y vigilancia se componen de los mismos miembros contribuyentes.

El Gobierno dá la Direccion de la Escuela siempre à un Oficial de Marina desembarcado ó de reserva.

Las escuelas son flotantes; aprovechan los buques viejos de la Armada, los desarman y dejan únicamente dos cañones de reducido calibre para la enseñanza del ejercicio de artillería.

Cuando los alumnos han completado su instruccion, son entregados á los Capitanes de buques mercantes que los solicitan, pero antes de embarcarse son matriculados en una Comandancia, donde queda anotado el buque, punto de embarque, destino, etc.

Despues que han navegado dos años, el Gobierno utiliza sus servicios en los buques de guerra, segun el tiempo que les marca la Ley.

Este es el único medio fácil y seguro para conseguir marineros argentinos; y si se tuviera en cuenta que el servicio no es aquí obligatorio, podría hacerse algunas concesiones á los que se dedicaren para estimularlos á la vida del mar.

Escuadra de Instruccion—Es mi opinion que debe mantenerse á toda costa una Escuadra de Instruccion, ya sea para que practiquen nuestros jóvenes oficiales como para que la marinería se adiestre en el servicio de abordo.

Dejando á los oficiales en la inactividad, se entregan á la molicie y caen mas tarde en el servicio, viniendo el des-

Digitized by Google

prestigio de una carrera que debe fomentarse en todo país civilizado.

El material de nuestra Armada es muy deficiente para el personal de Gefes y Oficiales que tenemos; de aquí nacen las desinteligencias entre ellos para su colocacion.

Hay necesidad de la formacion de compañías de paquetes mercantes de ultramar con bandera de guerra, para que de allí tenga empleo el personal excedente á instruir: maquinistas, oficiales y tripulaciones para dotar á la Armada en caso de guerra.

Es peligroso que las máquinas esten en poder de extrangeros desconocidos, sin afeccion ni responsabilidad moral ni material en el país.

La Inglaterra ha empleado aquel medio en sus compañías de las Indias, engrandeciendo y fomentando su marina de guerra.

Es conveniente que nosotros adoptemos un proceder análogo, como debemos adoptar toda medida que convenga al adelanto y porvenir de nuestra marina mercante y de guerra.

Clases—A bordo del acorazado «Almirante Brown», funcionan continuamente las clases de artillería, de torpedos, de buzos y de máquinas.

Las clases son dictadas por Oficiales nombrados al efecto.

Los resultados obtenidos son completamente satisfactorios, siéndome grato exponer que el buque cuenta hoy con un buen número de Cabos de cañon y buzos, obtenidos con la instruccion que han recibido á bordo.

Disciplina—La disciplina en las dotaciones de los buques no ha dejado que desear.

Las faltas que se han castigado, han sido de ninguna importancia.

Elementos de movilidad—Cuando una escuadra sale al mar, no puede limitársele los elementos de movilidad que pueda necesitar en la navegacion.

Digitized by Google

Es peligroso para los buques que la componen.

El acierto de las operaciones tanto de guerra cuanto de instruccion marinera, depende de los medios de que dispone.

Facilmente podría constatarse, si los elementos provistos han sido empleados en la navegacion ó para lo que hubieren sido destinados.

Antes de terminar, debo hacer presente á V. S. la cooperacion de los Sres. Comandantes y buena voluntad de los Oficiales, durante esta campaña, para obtener benéficos resultados en los ejercicios ú operaciones que se han efectuado.

Dios guarde á V. S.

Bartolomé L. Cordero.

Diciembre 29 de 1887.

Elévese á la Superioridad con la nota acordada.

Cordero.

Digitized by Google

Digitized by Google

SINIESTRO

"MAGALLANES"

Puerto de Bahia Blanca, Julio 16 de 1887.

Al Sr. Comandante de la Cañonera "Uruguay" Capitan de navio Don Rafael Blanco.

Inmediatamente despues de recibir la presente zarpará V. S. con el buque de su mando, á cumplir con el telégrama que me ha sido dirigido por S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, y que á continuacion se transcribe.

« *Ministerio de Marina.*—Buenos Aires, Julio 15 de 1887. « —Contra-Almirante Cordero. Oficial.—Urgente.—Por « intermedio de la Prefectura Marítima recibo el aviso si- « guiente: En este momento recibo parte del práctico de « servicio Boca Rio Negro haber entrado una lancha pro- « cedente de Puerto Deseado dando cuenta haber nau- « fragado en dicho puerto vapor «Magallanes», mañana « detalles. En consecuencia disponga V. S. que salga « inmediatamente la «Paraná» ó la «Uruguay» á hacer « averiguacion de lo ocurrido y prestar los auxilios que « sean del caso, avise V. S. la salida del buque que mande « y cuanto llegue á su conocimiento, Saludo á V. S. — « Fdo. E. Racedo. »

Cualquier novedad que occurriere me la comunicará V. S. en calidad de urgente.

Dios guarde á V. S.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Bahia Blanca, Julio 16 de 1887.

Al Sr. Comandante de la Cañonera "Uruguay" Capitan de navio Don Rafael Blanco.

Habiendo recibido aviso de que S. E. el Ministro de Guerra y Marina ha dispuesto sean enviadas doscientas mantas con destino al abrigo de los náufragos, retardará V. S. su salida hasta cuando le sean remitidas á bordo.

Dios guarde á V. S.

B. L. Cordero

Bahia Blanca, Julio 16 de 1887.

Al Sr. Comandante de la Cañonera "Uruguay" Capitan de navio Don Rafael Blanco.

Ampliando mi nota de esta misma fecha que dirigí V. S. referente al naufragio del trasporte «Magallanes» trascribo el siguiente telègrama de S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina.

« *Ministerio de Marina.*—Buenos Aires, Julio 15 de 1887.
« — Oficial.—Urgente.—Contra Almirante Cordero. — El
« "Magallanes" ha naufragado al tomar Puerto Deseado.
« La tripulacion y pasageros han podido salvarse con ex-
« cepcion de un maestro de víveres y de un foguista que
« perecieron. Los náufragos están en la Sub-Prefectura y
« como son doscientos mas ó menos y la «Uruguay» puede
« no tener la capacidad suficiente para traer á todos á esta
« puede U. S. si lo cree necesario mandar tambien al

Digitized by Google

« "Azopardo". Que el Capitan de navio Señor Blanco ins-
« truya una sumaria para averiguar las causas que han
« ocasionado el naufragio tomando todas las medidas y
« disposiciones del caso y que le competen segun la comi-
« sion que se le confía. Saludo á V. S.— E. Racedo. »

Dios guarde á V. S.

Bartolomé L. Cordero.

Bahía Blanca, Julio 16 de 1887.

Al Sr. Comandante del Trasporte "Azopardo".

Debiendo Vd. formar parte con el buque de su mando de la Comision que procederá á dar auxilio á los náufragos del trasporte «Magallanes» se pondrá á las órdenes del Sr. Comandante de la Cañonera «Uruguay» Capitan de navio Don Rafael Blanco para los fines del caso.

Dios guarde á Vd.

Bartolomé L. Cordero.

Bahia Blanca, Julio 17 de 1887.

Al Sr. Comandante de la Cañonera "Uruguay" Capitan de navio Don Rafael Blanco.

Con los buzos que le serán facilitados por el buque de mi mando procederá V. S. á hacer revisar el casco del «Magallanes» para ver si es posible el ponerlo á flote y en caso de que las probabilidades fuesen negativas tratará V. S. de hacer salvar la artilleria y todo lo que se pueda.

Dios guarde á V. S.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Bahia Blanca, Julio 18 de 1887.

Al Señor Contra Almirante Don Bartolomé L. Cordero, Gefe de la Escuadra de Evoluciones.

Como manifestè á V. S. por intermedio del Comandante Icaza y del Teniente de fragata Loqui, la órden de zarpar con la cañonera á mi mando, llegó á una hora avanzada y como á V. S. le consta que á este puerto es imposible dejarlo de noche, he esperado la madrugada del dia de mañana para dar cumplimiento á lo dispuesto por V. S.

Al mismo tiempo ruego á V. S. quiera despachar el vapor «Azopardo», tan luego como sea posible, porque ademas de que los aparatos de los buzos se encuentran abordo de ese vapor, y que no han podido ser trasbordados á la cañonera, por estar fondeada lejos; los víveres de que disponemos son escasos. Se hace necesario aprovechar el tiempo lo mas pronto posible, á fin de poder llenar la Comision que se me ha confiado.

Saludo atentamente á V. S., á quien,

Dios guarde.

Rafael Blanco.

Digitized by Google

Telégramas

—

Buenos Aires, Julio 15 de 1887.

Contra-Almirante Cordero:

(Oficial—urgente.)

Por intermedio de la Prefectura Marítima, recibo el aviso siguiente:

En este momento recibo parte del práctico de servicio, Boca Rio Negro, haber entrado una lancha procedente de Puerto Deseado, dando cuenta haber naufragado en dicho puerto el vapor «Magallanes».

Mañana detalles.

En consecuencia disponga V. S. que salga inmediatamente «La Paraná» ó la «Uruguay», á hacer averiguacion de lo ocurrido, y prestar los auxilios que sean del caso,

Avise V. S. la salida del buque que mande, y cuanto llegue á su conocimiento.

Saludo á V. S.

E. Racedo.

Bahia Blanca, Julio 15 de 1887.

Ministro de Marina General E. Racedo:

Recibí su telégrama.—Tenemos temporal N. O., pero mañana á primera hora saldrá la corbeta «Uruguay» á

Digitized by Google

las órdenes del Capitan de navío, Sr. Blanco, para prestar auxilios y averiguar el orígen del siniestro del «Magallanes».

Desearía que V. E. comunicase con precision, si es posible, el punto del naufragio.

Contra-Almirante—*Cordero.*

Bahia Blanca, Julio 15 de 1887.

Al Sub-Prefecto del Cármen de Patagones.

Diga lo que sabe del siniestro del «Magallanes», y si será necesario mandar auxilios, si ha salvado la tripulacion y el lugar del naufragio.

Todo necesito saber urgentemente.

Contra-Almirante—*Cordero.*

Patagones, Julio 15 de 1887.

Contra-Almirante Cordero.

(Oficial.)

El Sub-Prefecto se encuentra en la Boca de este Rio. Remití despacho.

Saludo á V. S.

Lascano,

Ayudante.

Digitized by Google

Buenos Aires, Julio 15 de 1887.

Contra-Almirante Cordero:

(Oficial—urgente.)

El «Magallanes» ha naufragado al tomar Puerto Deseado.

La tripulacion y pasageros han podido salvarse con excepcion de un Maestre de víveres y un foguista que perecieron.

Los náufragos están en la Sub-Prefectura, y como son doscientos más ó mènos, y la «Uruguay» puede no tener capacidad suficiente para traer á todos á esta, puede V. S. si lo crèe necesario, mandar tambien el «Azopardo», que el Capitan de navío Sr. Blanco instruya una sumaria para averiguar las causas que han ocasionado el naufragio, tomando todas las medidas y disposiciones del caso, y que se le competen segun la comision que se le confía.

Saludo á V. S.

E. RACEDO.

Bahia Blanca, Julio 15 de 1887.

Ministro de Marina General E. Racedo:

(Oficial.)

Para alistar los buques he hecho una colecta de víveres de los demas barcos, para racionar doscientos náufragos.

Digitized by Google

Necesito orden telegráfica para Ferro-Carril del Sud, del Gerente de esa, para que entreguen veinte toneladas de carbon para el Comandante, porque el que tiene no le alcanza para volver.

Ruego a V. S. disponer, que Comisario General de Marina remita inmediatamente víveres para toda la Escuadra por conducto del Ferro-Carril.

Contra-Almirante—*Cordero*.

Buenos Aires, Julio 15 de 1887.

Comisario General de Marina:

Es necesario que inmediatamente remita los víveres para la Escuadra por Ferro-Carril.

No es posible demora de ninguna clase.

Arregle con los Contadores que están en esa.

Contra-Almirante—*Cordero*.

Patagones, Julio 16 de 1887.

Contra-Almirante Cordero:

(Oficial.)

En este momento recibo su telégrama.

El vapor «Magallanes» perdióse en Puerto Deseado el 26 del próximo pasado; habiéndose salvado todos menos

Digitized by Google

dos individuos de tripulacion, pérdida total del vapor.
Náufragos, se encuentran faltos de víveres.

Saludo á V. S.

Sub-Prefecto de Patagones.

Ministerio de Marina.

Buenos Aires, Julio 16 de 1887.

Contra-Almirante Cordero:

Vá la órden para que le entreguen el carbon.
Los víveres estarán allí mañana.
La colecta de víveres que sea buena.
Los náufragos no tienen mas que carne y agua.
Le recomiendo que active la salida de los buques.
Lo saluda.

E. Racedo.

Buenos Aires, Julio 16 de 1887.

Contra-Almirante Cordero :

La Empresa del Ferro-Carril del Sud entregará á V. S. por órden del Gerente de esta, veinte toneladas de carbon para el vapor «Azopardo».

M. E. Aguirre.

Digitized by Google

Digitized by Google

de esta tarde, cuatro bultos conteniendo doscientas mantas con destino á abrigo de los náufragos del «Magallanes».

Saludo á V. S.

J. Leyria.

Bahia Blanca, Julio 16 de 1887.

Ministro de Marina, General E. Racedo

En momentos que despachaba los buques, recibí telégrama del Comisario de Guerra, que manda esta tarde doscientas mantas para náufragos.

Las creo indispensables y espero con vapor pronto para navegar despues de la llegada del tren.

Saludo á V. E.

Contra-Almirante—*Cordero.*

Bahia Blanca, Julio 18 de 1887.

Ministro de Marina, General E. Racedo.

Los buques están con vapor prontos para navegar.

Las mantas no han venido y llegó guía.

El error consiste en haberlas enviado como carga debiendo ser encomienda.

La carga sufre demora.

Tenga la bondad V. E. de hacer indagar esto.

Saludo á V. E.

Contra-Almirante—*Cordero.*

Digitized by Google

Bahia Blanca, Julio 18 de 1887.

Comisario de Guerra:

Las mantas no han llegado.
Los buques están listos.
El error consiste en haberlas enviado como carga en vez de encomienda.
Arregle eso.
La carga sufre demora.

Contra-Almirante—*Cordero.*

Buenos Aires, Julio 18 de 1887.

Contra-Almirante Cordero:

(Oficial.)

Mande que salga inmediatamente uno de los buques con los víveres.
Que el otro espere todo este dia las mantas.

E. Racedo.

Buenos Aires, Julio 18 de 1887.

Contra-Almirante Cordero:

(Oficial—urgente).

Anoche en el tren de las 6 p. m. salió el Comisario Casalla con provisiones.

Vice-Almirante—*Cordero.*

Digitized by Google

Buenos Aires, Julio 19 de 1887.

Contra-Almirante Cordero:

(Oficial).

En el tren de la tarde salió carga destinada á ese puerto, consignada á V. S.

Dígnese avisarme si la recibió.

J. Leyria.

Comisario General de Guerra.

Bahia Blanca, Julio 19 de 1887.

Comisario General de Guerra:

Recibí carga y salieron los buques.

Avise Ministro.

Contra-Almirante—*Cordero.*

Buenos Aires, Julio 23 de 1887.

Contra-Almirante Cordero:

(Oficial).

Diga que novedad hay en esa, y con que fecha salieron la «Uruguay» y «Azopardo» para Puerto Deseado.

Vice-Almirante—*M. Cordero.*

Digitized by Google

Bahia Blanca, Julio 23 de 1887.

Vice-Almirante Cordero:

No hay novedad en esta Escuadra.

El diez y nueve salieron los buques para Puerto Deseado.

Contra-Almirante—*Cordero.*

Acta.

En Punta de Lara, á los cinco dias del mes de Junio del año de mil ochocientos ochenta y siete, reunidos en la Cámara del acorazado «Almirante Brown», el Sr. Contra-Almirante Gefe de la Escuadra de Evoluciones, D. Bartolomé L. Cordero y los Comandantes Capitan de navío D. Juan Cabassa del crucero «Patagonia», Capitan de fragata D. Lázaro Iturrieta, Comandante de la cañonera «Paraná», Capitan de fragata D. Eduardo Múscari Comandante de la corbeta «Chacabuco», Alferez de navío D. Onofré Betbeder, encargado del mando del acorazado «Los Andes», y el Sr. Teniente de fragata D. Félix Doufourg, encargado de la Escuadrilla de torpederas; el Sr. Contra-Almirante expuso que debiendo dar principio á los ejercicios generales de las torpederas contra los buques de la Escuadra, pedia cuando debia ser considerada fuera de combate una torpedera que atacara.

Despues de haber sido discutida la exposicion por los Sres. Comandantes Múscari, Iturrieta, y los Sres. Betbeder, Nuñez y Doufourg, se resolvió por unanimidad, que toda torpedera debia ser considerada perdida al ser des-

Digitized by Google

cubierta antes de los seiscientos metros, y toda vez que pasara ese rádio, debería encontrarse en aquellas condiciones el buque que fuere atacado.

El Teniente de fragata D. Guillermo Nuñez, propone que se mande abordo de cada torpedera, un marinero para que fondée una boya en el momento que sea descubierta.

Sin discusion es aprobada por unanimidad.

El Sr. Contra-Almirante hace constar que habiendo preguntado, con cuantas torpederas atacaría la Escuadrilla; contestó el Teniente de fragata Doufourg que se reservaba la respuesta.

Por unanimidad se determinó que las hostilidades deberían principiar el dia 6 del corriente, á 8 h. p. m., y fenecer en la mañana del Sábado á 6 h. a. m. Que durante este lapso de tiempo no se llevaría á cabo mas que un ataque por noche.

Bartolomé L. Cordero—Juan Cabassa—Lázaro Iturrieta—Eduardo Múscari — Guillermo Nuñez — Onofré Betbeder—Lorenzo M. Irigaray—Félix Doufourg—Manuel E. Icaza, (Secretario.)

Digitized by Google

Orden General

Para su debido cumplimiento se hace saber á la Escuadra de Evoluciones que el dia de hoy á 8 h. p. m. principiarán las operaciones de ataque y defensa de torpederas, segun las bases acordadas en el Concejo celebrado ayer cuya acta se copia á continuacion.

Acta

En Punta de Lara á los cinco dias del mes de Junio del año mil ochocientos ochenta y siete reunidos en la cámara del Acorazado «Almirante Brown» el Sr. Contra-Almirante Dn. Bartolomè L. Cordero Gefe de la Escuadra de Evoluciones, el Sr. Capitan de navio Dn. Juan Cabassa Comandante del Crucero «Patagonia», el Sr. Capitan de fragata Dn. Lázaro Iturrieta, Comandante de la Cañonera «Paraná» el Sr. Capitan de fragata Dn. Eduardo Múscari, Comandante de la Corbeta «Chacabuco» y el Sr. Alfèrez de navío Dn. Onofrè Betbeder Oficial encargado del mando del Acorazado «Los Andes», el Sr. Contra-Almirante, manifestó que debiendo darse principio á los ejercicios de ataque y defensa de torpederas, cada Comandante podia exponer los medíos que creyera mas convenientes para una eficaz defensa.

El Sr. Capitan de navío Dn. Juan Cabassa propone que con las embarcaciones á remos y las lanchas á vapor se haga una buena vigilancia al rededor de la Escuadra.

Se pone en discusion por los S. S. Múscari, Iturrieta y Betbeder y ampliada la propuesta por el Sr. Contra-Almirante de que las embarcaciones de remo deben estar fondeadas y solo las de vapor reconocer la línea de defensa

Digitized by Google

se aprueba por unanimidad que *á la distancia de seiscientos metros de los buques «Patagonia», «Paraná», «Chacabuco» y «Andes» se establezca una defensa ó vigilancia de vanguardia compuesta de doce botes y que cada frente de la línea sea de contínuo recorrida por una embarcacion á vapor.*

Se recomienda á los señores Comandantes el mas estricto cumplimiento de las bases acordadas y la mayor vigilancia haciendo uso de todos los medios que la práctica les sugiera á fin de que los resultados de estos ejercicios sirvan de instruccion á todos los tripulantes.

La lealtad será la base de los partes que pasarán los Comandantes despues de cada ataque.

Quedan nombrados los señores Capitan de navío Dn. Juan Cabassa y Capitan de fragata Dn. Eduardo Múscari y Teniente de fragata Dn. Lorenzo M. Irigaray para establecer la línea de defensa.

B. L. Cordero.

Esta acta fué firmada por los señores:
Contra-Almirante Bartolomé L. Cordero
Capitan de navío Juan Cabassa
Capitan de fragata Lázaro Iturrieta
Id. Eduardo Múscari
Alférez de navío Onofré Betbeder.

Digitized by Google

CRUCERO « PATAGONIA »

Punta Lara, Junio 7 de 1887.

Al Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones Contra-Almirante Dn. Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de participar á V. S. las novedades ocurridas á bordo durante la noche pasada.

Una vez en su puesto los botes y lanchas á vapor que debian vigilar el frente de la Escuadra en que está fondeado este buque se tocó zafarrancho de combate y se estableció una buena guardia de vigilancia en todas partes del buque con las órdenes especiales del caso.

A las 8 h. p. m. á causa de una alarma dada por los botes que ocupaban el frente N. O. de la línea de avanzada dispararon unos tiros sobre las torpederas que venian en esa direccion, las que se retiraron inmediatamente.

Próximamente á las dos horas de la mañana se vieron tres torpederas hácia el E. S. E. que marchaban hácia el N. N. O. á poca velocidad cuyos movimientos fueron observados hasta que se encontraron al E. N. E. á 1500 metros de este buque, en cuyo momento se rompió el fuego sobre ellas, operacion que fué inmediatamente seguida por todos los demás buques de esta escuadra.

Las dos torpederas de 1ª clase mostraron una luz y pararon su máquina, pero la tercera que era de 2ª clase viró poniendo la proa sobre el centro del fondeadero en vista de lo cual se volvió á hacer fuego en direccion á ella que se encontraba entonces á unos 1200 metros de distancia.

Como á las 3 h. a. m. se vió una lancha de 2ª clase hacia el S. O. que marchaba en direccion al «Andes» sobre la que se hizo fuego con cañon y ametralladora, como en los otros casos.

Digitized by Google

Despues de esto se acercó á la línea de avanzada tres ó cuatro veces una lancha de 2ª que venia del N. N. O. siendo rechazada cada vez á cañonazos y tiros de ametralladoras y fusil antes de haber llegado á 1200 metros de distancia.

Es cuanto tengo que comunicar á V. S. á quien

Dios guarde.

Juan Cabassa.

CAÑONERA «PARANÁ»

Punta Lara, Junio 7 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de dar cuenta á V. S. que segun órden recibida procedí en el dia de ayer á las 4 p. m. á fondear tres boyas á 600 metros de distancia del buque de mi mando, la primera rumbo N 42° E y las otras dos 40° cada una sucesivamente al E.

A las 5 p. m. desprendí tres botes á situarse en las mismas boyas, al mando el 1° del Alferez de navio Dn. Cárlos Aparicio, el 2° del alferez de fragata Dn. Adolfo Lamarque y el 3° al mando del piloto Dn. David Lombardi, tripulado cada bote con cinco hombres y con seis remington y 50 tiros de fogueo, tres cohetes voladores, y tres luces de bengala.

Los partes de estos oficiales coinciden con el anuncio del vigía de la cofa del trinquete quien dió la voz de *torpedera á la vista* y descargó su rifle por cuyo motivo rompió el fuego á las 7 h. y 45 m. p. m.

Digitized by Google

Digitized by Google

fensa interior nos preparamos á rechazar el anunciado ataque de las torpederas.

A mas de las piezas instaladas sobre cubierta hice instalar dos piezas de desembarco en cada uno de los castillos, para conseguir ángulos de tiro en caza y en retirada en la misma direccion de la quilla.

A las 7 h. p. m. el «Azopardo» que cruzaba hacia tierra hizo la señal de tres cohetes y una luz de bengala y realmente la señal de alarma dada por el «Azopardo» y los botes de la 2ª línea era motivada por una de las torpederas que pasó á gran distancia intentando un reconocimiento.

Inmediatamente, encontrándose nuestro lado de estribor expuesto hice romper el fuego de fusilería y á discrecion con la batería de estribor.

A las 2 h. 15 m. a. m. el bote nº 1 situado por la mura de babor avistó una de las torpederas por el E. que intentó sorprender la Escuadra.

Todos los botes que formaban la línea E. la reconocieron inmediatamente dando las señales convenidas y la «Paraná» y «Chacabuco» que eran los buques amenazados rompieron el fuego instantáneamente rechazando el ataque.

A pesar de esto, é ignorando el objeto, ví penetrar á una torpedera rechazada, en el cuadro de defensa y luego salir; cuando habia sido convenido de antemano entre las dos partes que *torpedera avistada* debía fondear y largar una boya.

A las 3 h. a. m. dos torpederas fueron avistadas nuevamente por unos de nuestros botes por la direccion del E.; la lancha á vapor del «Patagonia» que cruzaba en la línea exterior del mismo lado del cuadro, la reconoció inmediatamente y abrió sobre ella fuego graneado de ametralladora.

Comprendí que el ataque era dirigido á la «Chacabuco» y á «Los Andes» y realmente así fué. La «Chacabuco» rompió fuego instantáneamente al aviso y por segunda vez

Digitized by Google

Digitized by Google

ACORAZADO "LOS ANDES"

Punta de Lara, Junio 7 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Paso á V. S. el parte de lo ocurrido con relacion á este buque en el simulacro de defensa que la Escuadra á sus órdenes hizo anoche contra el ataque de cuatro torpederas.

Sobre las bases acordadas en consejo de Comandantes, y teniendo en cuenta la duracion que tendrán estas operaciones, para evitar fatigas estraordinarias á la exígua tripulacion de este buque, la distribuí por mitad en dos trozos, que se repartirian el servicio de vigilancia durante la misma noche, designando como momento del relevo la 1 h. a. m. Dicho servicio comprendia:

1º La dotacion de dos embarcaciones menores que se destacarían á 600 metros del buque y á 500 metros una de otra siendo ambas mandadas por un oficial.

2º Dotacion para las tres ametralladoras *Hotchkiss* que posee el buque.

3º Servicio de timoneles, estando uno situado en el lugar ordinario y otro en la cruzeta del velacho, cuyos puestos cambiaban cada hora.

4º Servicio puramente marinero á cargo de los Contramaestres y Cabos de mar.

5º Gente para fuego de fusilería; hecho por el resto de los marineros y por los foguistas y carboneros á quienes con anticipacion se había adiestrado en la operacion de cargar y disparar un fusíl, como así mismo en la pronta concurrencia al punto del buque por donde se anunciara el ataque, pero sin cambiar las bandas en que habian sido apostados.

Digitized by Google

Digitized by Google

el gran inconveniente para el servicio de ronda de asemejarse aún á corta distancia á una torpedera de 2ª clase, por lo que anoche se ha confundido varias veces; para remediar este defecto podría hacérsele usar un farol que mostrara siempre por el costado que presenta á los buques.

Tengo la conviccion Señor Contra-Almirante que en cuanto á este buque al hacerse el simulacro de defensa contra el ataque de torpederas, podría convertirse sin mayor trabajo para la tripulacion en un servicio ordinario: siempre que los buques, como no lo está este, embarquen toda la gente que les corresponden.

Reservando para mas tarde la exposicion de las consideraciones que estas esperiencias me sugieren, doy por terminado el parte que me ordena elevar.

Dios guarde á V. S.

O. Betbeder,

Oficial encargado del buque.

TRASPORTE "AZOPARDO"

Ensenada, Julio 7 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. que en cumplimiento de la órden recibida de los SS. Gefes que componen la Comision de vigilancia. Levé anclas anoche á las 6 h. p. m. y empezé á recorrer la línea de botes que se estendía por la parte de tierra del acorazado «Los Andes» y corbeta «Chacabuco» con la máquina á un cuarto de fuerza, sin luces, con la artillería y fuegos prontos para dar la señal de alarma en caso necesario.

Digitized by Google

El trayecto cuya vigilancia se me habia encomendado, sería de dos mil metros próximamente, debiendo dejar siempre del lado de la Escuadra la línea de botes.

A las 7 h. p. m. navegando con rumbo E. S. E. se avistó por el N. O. una torpedera que no se pudo reconocer la clase á que pertenecía por hallarse á unos setecientos metros. En ese momento «Los Andes» nos demoraba por el N. N. E. á trescientos metros de distancia. Inmediatamente se hizo la señal de alarma con un disparo de cañon, luces de Bengala rojas y un cohete.

La segunda torpedera se avistó á las 3 y 30 a. m. y se reconoció ser de primera clase, pasando á ochocientos metros de la corbeta «Chacabuco» por la parte de tierra. Fué avistada tambien por ese buque que le hizo un nutrido fuego de ametralladoras.

A las 6 y 30 a. m. cuando iba á tomar el fondeadero, se avistó por el O. una torpedera de primera clase que se dirigía hácia la barra de Buenos Aires, y se hicieron señales al buque Gefe de *enemigo á la vista*.

Es cuanto tengo que comunicarle.

Dios guarde á V. S.

Teófilo de Loqui.

TRASPORTE «AZOPARDO»

Puerto de La Plata, Junio 8 de 1887.

Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero:

Pongo en conocimiento de V. S., que durante la recorrida de anoche no ha habido novedad alguna.

Hemos notado fuertes corrientes, que nos obligaban á dar mas fuerza á las máquinas para no ser abatidos sobre

Digitized by Google

los botes fondeados que en las primeras horas de la noche no se distinguian por la oscuridad y por la niebla.

Es cuanto tengo que comunicar.

Dios guarde á V. S.

Teófilo de Loqui.

CAÑONERA «PARANÁ»

Puerto de La Plata, Junio 3 de 1887.

Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero:

Tenemos el honor de elevar á V. S., el parte del resultado de la comision que nos fué encomendada el dia de ayer, con el ojeto de tomar las medidas convenientes para la defensa de los buques de esta Escuadra, que debian esperar el ataque de las torpederas.

En tal virtud, procedimos á las 4 y 20 p. m. á establecer una línea de avanzada con los botes de la Escuadra, á una distancia de 600 metros de cada buque, señalándose por boyas fondeadas al efecto, apostando tambien un oficial con tres hombres en la punta N. del malecon y un hombre en el frente de la cañonera «Paraná» y acorazado «Los Andes».

Estas precauciones Sr. Gefe, fueron tomadas por los que suscriben, en vista de la carencia en que se encuentran nuestros buques de elementos de defensa para estos casos.

Por otra parte se dispuso que el vapor «Azopardo» observase una vigilancia constante durante la noche, recorriendo desde el malecon O. de esta entrada hasta encontrar la línea de botes del crucero «Patagonia», y las lan-

Digitized by Google

chas á vapor de éste que lo hiciesen de igual modo, guardando la parte exterior de la Escuadra.

Igual comision se dió á la lancha á vapor del «Almirante Brown», teniendo esta que recorrer desde el malecon E. hasta encontrar las lanchas á vapor del «Patagonia», haciendo el que suscribe durante toda la noche la inspecion de la línea en el vapor Aviso «Argentino».

No habiendo ocurrido novedad alguna en toda la línea durante la noche, hoy á las 7 h. a. m. dispusimos el servicio de avanzada.

Con esto creemos dejar cumplidas satisfactoriamente las órdenes de V. S., siéndonos grato por lo tanto saludarlo con nuestra mayor consideracion.

Dios guarde á V. S.

Lázaro Iturrieta.

CRUCERO «PATAGONIA»

Puerto de La Plata, Junio 10 de 1887.

Al Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de comunicar á V. S. las novedades ocurridas durante la noche pasada.

Una vez establecidas las guardias de botes destacados, se tocó zafarrancho de combate y empezó la vigilancia á bordo.

A las 7 y 15 h. p. m. los botes estacionados á fuera del «Almirante Brown», dieron la señal convenida para anunciar la aproximacion de las torpederas.

Un momento despues se vieron desde á bordo á una que atacaba hácia la mura de babor del «Brown» y otra que

Digitized by Google

se acercaba á la popa, sobre las cuales se rompió el fuego.

A las 7 y 30 p. m. se anunció un ataque, desde la entrada al puerto, el que fué rechazado inmediatamente.

Se trataba de otra torpedera que venía por ese lado.

Despues de esto no se ha notado mas movimiento, retirándose los botes y lanchas á vapor de este buque á 10 y 15 p. m. por órden de V. S.

Es cuanto tengo que comunicar á V. S., á quien

Dios guarde.

Juan Cabassa.

CORBETA «CHACABUCO»

La Plata, Junio 10 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones Contra-Almirante Dn. Bartolomé L. Cordero.

En cumplimiento de la comision que V. S. tuvo á bien confiarme para establecer y vigilar la línea de defensa durante el dia 9 del corriente, doy cuenta á V. S. de las novedades ocurridas en el cumplimiento de mi cometido.

No habiendo podido disponer del «Azopardo» y «Argentino» como cruceros, dispuse que el «Azopardo» y el cúter «Bahia Blanca» fondeasen en los puntos estremos N. y S. de la línea de defensa.

Con los doce botes y las tres lanchas á vapor puestas á mis órdenes, coloqué la linea de defensa en curva eliptica estableciendo los botes fondeados en la misma curva á una distancia de 600 metros de los buques y á 400 metros proximamente de distancia entre ellos.

Digitized by Google

Digitized by Google

Verificado este conato de ataque, habiendo la nave «Capitana» izado sus luces y llamado sus botes comprendí la intencion de V. S. de retirar la línea de defensa y procedí inmediatamente á recorrer la línea ordenando á los botes de retirarse á sus respectivos buques y remolcando aquellos que por su situacion en el círculo de defensa le hubiera sido penoso hacerlo á remo.

Teniendo en cuenta la marejada y corriente en esta circunstancia, me es grato poder manifestar á V. S. que afortunadamente no ha ocurrido ninguna novedad en los botes como igualmente en las tripulaciones.

Dios guarde á V. S.

Eduardo Múscari.

Orden General

N°. 1

En virtud de dar tiempo á que los ejercicios diarios se efectuen á una misma hora segun lo señala la Capitana y para que haya uniformidad en todos los buques.

El Gefe de la Escuadra de Evoluciones.

ORDENA:

Desde el dia de la fecha el *almuerzo* para los S. S. Oficiales y tripulaciones se servirá á las 9 a. m. y la *comida* á la 4 p. m.

Se recomienda á los S. S. Comandantes el estricto cumpliento de esta órden.

Barra de Buenos Aires.

Acorazado «Almirante Brown», Mayo 31 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

Nº. 2

Habiendo fenecido con exceso el tiempo marcado por la Superioridad para el cambio de uniformes é insignias segun el Reglamento vigente.

El Gefe de la Escuadra de Evoluciones.

ORDENA:

Antés de la partida de la Escuadra de este puerto, todas las dotaciones de Gefes y Oficiales de los buques que la componen deberán haberse ceñido estrictamente á lo que dispone el Reglamento de Uniformes actualmente en vigencia referente á las insignias y distintivos que asigna ya á los Oficiales de guerra como á los asimilados.

Será severamente castigado el que contraviniera á esta órden.

Barra de Buenos Aires.

Acorazado «Almirante Brown», Junio 1º de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

Nº. 3

Debiendo S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina pasar revista en el dia de hoy á la Escuadra de Evoluciones el Gefe que suscribe.

ORDENA:

1º Las dotaciones vestirán de toda gala.

2º A la 12 m. los buques tendrán suficiente vapor para navegar, y el ancla á pique para zarpar cuando se indique.

Digitized by Google

3º Tendrán listo el empavesado de gala que se izará cuando lo señale la Capitana y que será antes que el vapor que conduce á la Comitiva Oficial entre á la línea de la Escuadra.

4º A la órden que dé el Gefe, todos los buques zarparán y desfilarán por la popa del buque donde se encuentre el Sr. Ministro y una vez que tengan libre el fuego de sus cañones harán la salva de ordenanza·

5º El desfile se hará en el órden siguiente:
Acorazado «Almirante Brown».
Crucero «Patagonia».
Cañonera «Paraná».
Corbeta «La Argentina».
Acorazado «Los Andes».
Corbeta «Chacabuco».

6º Los Comandantes tendrán especial cuidado en conservar una misma distancia de buque á buque.

7º La Escuadra seguirá las aguas del buque Gefe ó evolucionará segun se señale.

8º Se recomienda el fiel cumplimiento de esta órden y especial atencion á «la Capitana».

Barra de Buenos Aires.

Acorazado «Almirante Brown», Junio 3 de 1887

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

N° 4

Para su debido cumplimiento se hace saber á la Escuadra de Evoluciones, que la Superioridad con fecha 12 de Mayo próximo pasado, ha nombrado Maquinista Mayor de

Digitized by Google

la Armada, al actual Gefe de maquinistas del acorazado «Almirante Brown» D. Adolfo E. Rugeroni, y con fecha 16 del mismo mes Director General de Arsenales y Talleres de Marina al Dr. D. Cirilo Gramajo.

Los Sres. Comandantes de buque pasarán al que suscribe, un cuadro demostrativo de la dotacion á sus órdenes, especificando los nombres, clases y empleos que desempeñen.

Punta de Lara.

Acorazado «Almirante Brown», Junio 5 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

N° 5

Nómbrase para establecer y vigilar el servicio en la noche del dia de hoy, á los Sres. Capitan de fragata D. Lázaro Iturrieta y al Teniente de fragata D. Guillermo Nuñez.

Esta Comision conferenciará con el que firma para convenir en los medios de defensa que se deben emplear.

Puerto de La Plata.

Acorazado «Almirante Brown», Junio 7 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

N°. 6

Debiendo formarse nuevamente la línea de defensa de la Escuadra para el ataque de torpederas.

El Gefe de la Escuadra de Evoluciones,

ORDENA:

Quedan nombrados, para establecer la línea exterior de vigilancia y defensa, los Sres. Comandantes de la corbeta «Chacabuco», Capitan de fragata D. Eduardo Múscari y el Sr. Oficial Comandante del acorazado «Los Andes» Alférez de navío D. Onofre Betbeder.

Los Sres. nombrados se presentarán de antemano al infrascripto.

Puerto de La Plata.

Acorazado «Almirante Brown», Junio 9 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

N°. 7

El Gefe de la Escuadra de Evoluciones,

ORDENA:

En el dia de mañana á las 12 m. se encontrarán á bordo de «la Capitana,» todos los Sres. Comandantes y segundos Comandantes vestidos de toda gala, con el objeto de saludar y felicitar al Sr. Gefe de la Estacion Naval Inglesa, por el jubiléo de la Reina Victoria.

Puerto de Montevideo.

Acorazado «Almirante Brown», Junio 20 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

N°. 8

Debiendo celebrarse el dia de mañana el glorioso aniversario de nuestra emancipacion política, el que firma dispone:

1° A las 8 a. m. todos los buques se empavezarán de toda gala.

2° A las 12 m., «La Capitana» hará una salva de 21 cañonazos, y los demás buques dispararán sus baterías de cañones chicos.

3° Despues de la salva, los Sres. Comandantes de buque pasarán al buque Gefe á cambiar congratulaciones con el que firma.

Puerto Belgrano.

Bahia Blanca, Julio 8 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

N°. 9

En virtud de no haberse encontrado en línea el crucero «Patagonia» el dia 14 del corriente, cuando la Escuadra efectuó el ejercicio de tiro al blanco,

El Gefe que suscribe,

ORDENA:

En el dia de mañana á la 1 h. p. m., el crucero «Patagonia» hará ejercicio de fuego con la artillería de menor calibre.

Digitized by Google

El blanco será colocado á voluntad, y terminado el ejercicio, el Sr. Comandante pasará un parte de los resultados obtenidos.

Puerto de Bahia Blanca.

Julio 21 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

Nº. 10

Los Sres. Comandantes elevarán al que suscribe, un parte detallado del zafarrancho de combate efectuado anoche.

Puerto de Bahia Blanca.

Acorazado «Almirante Brown», Julio 23 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

Nº. 11

El Gefe de la Escuadra de Evoluciones,

ORDENA:

A las 2 p. m. del dia de hoy, todos los Sres. Oficiales de la Escuadra de Evoluciones harán ejercicio de revolver.

Los blancos se colocarán á voluntad, y se harán 12 tiros por cada Oficial.

Puerto de Bahia Blanca.

Acorazado «Almirante Brown», Julio 23 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

N°. 12

Se previene á los Sres. Comandantes que ningun buque de la Escuadra puede pintar, hacer ejercicios ú otros trabajos sin permiso del Gefe Superior.

En todos los casos deberán seguir los movimientos de «La Capitana», si no se dispone lo contrario por señales que se harán oportunamente.

Puerto de Bahia Blanca.

Acorazado «Almirante Brown». Julio 23 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

N°. 13

Con el objeto de estimular las tripulaciones, el que firma,

ORDENA:

El dia de hoy á las 2 p. m., todos los buques que componen la Escuadra, mandarán una lancha bien tripulada á cargo del Contramaestre para correr una regata.

La lancha que recorra primero la distancia marcada, obtendrá un diploma de honor.

Puerto de Bahia Blanca.

Acorazado «Almirante Brown», Julio 24 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

N°. 14

El dia de mañana al salir el sol, deberán estar listos para embarcarse en el cúter «Bahia Blanca», todos los Sres. Alféreces de fragata y Guardias Marinas de la Escuadra.

Se pondrán bajo las inmediatas órdenes del Teniente de fragata D. Guillermo Scott Brown, y verificarán los sondajes del canal y reconocimientos de los bancos, desde el muelle hasta la primera boya.

Los Sres. Comandantes de buque dispondrán se entreguen al Cúter el número de raciones que corresponden á estos Oficiales por cuatro dias.

Puerto de Bahia Blanca.

Acorazado «Almirante Brown». Julio 24 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

N°. 15

A las 11 h. a. m. del dia de hoy todos los botes y lanchas de los buques que componen la Escuadra de Evoluciones, deberán encontrarse al costado de «La Capitana», mandadas por un Oficial, para ejecutar evoluciones á remo á las órdenes del Teniente de fragata D. Lorenzo M. Irigaray.

Los movimientos que deberán practicarse, serán de Escuadra.

Puerto de Bahia Blanca.

A bordo del acorazado «Almirante Brown», Julio 25 de 1887,

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

N° 16

A las 4 p. m. del dia de hoy la señal de *La Capitana* se hará enarbolada de noche en todos los buques que componen la Escuadra de Evoluciones; debiendo permanecer en sus posiciones toda la noche, hasta el toque de diana.

Se establecerá el activo servicio de vigilancia, pudiendo descansar al pie de sus cañones los que no estuvieran de faccion.

Puerto de Bahia Blanca.

Acorazado «Almirante Brown», Julio 25 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

N°. 17

A las 12 h. m. del dia de la fecha, todos los buques que componen esta Escuadra, harán ejercicio de maniobra teniendo especial cuidado de la instruccion de los reclutas.

Se recomienda que en los partes se dén todas las observaciones referentes á la instruccion de la tripulacion.

Puerto de Bahia Blanca.

Acorazado «Almirante Brown», Julio 27 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

N°. 18

Siendo conveniente tener siempre presente el honor y disciplina que son la base del servicio, el Gefe de la Escuadra de Evoluciones,

DISPONE:

En todos los buques que la componen, se pondrán cuadros en lugar visible y con letra clara con el tema «Honor y Disciplina»; que fué el que llevaron nuestros padres, los ilustres guerreros de la Independencia á los campos de batalla para darnos libertad.

No debemos olvidar que la Patria ha premiado siempre á los que le han consagrado sus servicios teniendo por culto el honor y el deber.

La primera cualidad del marino es el honor que lo hace obrar siempre bien, someterse á la disciplina y cumplir con su deber.

Puerto de Bahia Blanca.

Acorazado «Almirante Brown», Julio 28 de de 1887.

Bartolomé L. Cordero

Orden General

N° 19

Para el debido conocimiento de los Sres. Gefes y Oficiales y tripulaciones de la Escuadra de Evoluciones se trascribe á continuacion el Superior Decreto de fecha 5 de Julio ppdo.

Digitized by Google

« Departamento de Marina —Julio 5 de 1887.—Vista la « propuesta que precede del Estado Mayor General de la « Armada y encontrándose el causante comprendido en el « art. 19, título 3° de la Ley de ascensos militares.

« El Presidente de la República. »

« DECRETA: »

« Art. 1°.—Promuévese al empleo inmediato de Alférez « de navío al actual Alférez de fragata de la Armada Dn. « Manuel W. Bello.»

« Art. 2°.—Estiéndanse por el Departamento de Ma- « rina los despachos de este empleo.»

« Art. 3°.— Avísese en respuesta y comuníquese á « quienes corresponda á sus efectos.—

JUAREZ CELMAN.—E. RACEDO.

Abordo del Acorozado «Almirante Brown».

Montevideo, Agosto 14 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

N°. 30

Habiendo sido nombrado el Señor Teniente de navío Dn. Edelmiro Correa, Comandante del Acorazado «Los Andes», el Gefe de la Escuadra de Evoluciones hace saber á los buques que la componen :

Que en la fecha queda en posesion de su puesto, en cumplimiento de lo ordenado por la Superioridad.

A bordo del Acorazado «Almirante Brown».

Montevideo, Agosto 21 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

Nº 21

Celebrándose el 25 del corriente el aniversario de la Independencia de la República Oriental del Uruguay, el Gefe que suscribe

DISPONE:

A la salida del sol del mencionado dia los buques que componen la Escuadra de Evoluciones empavezarán de toda gala con la bandera oriental al tope del palo mayor, disparando cada buque un cañonazo al izarlo y otro al arriarlo.

A 12 m. con la Capitana y el Crucero «Patagonia» harán una salva de 21 cañonazos y los demás buques dispararán sus baterias siguiendo los movimientos de la fortaleza del Cerro.

Los SS. Comandantes y los SS. Oficiales francos vestidos de toda gala acompañarán al infrascripto al *Tedeum* que tendrá lugar á 1 h p. m. en la Iglesia Catedral, pasando despues á la recepcion oficial en el Palacio de Gobierno.

Se recomienda el puntual cumplimiento de esta órden general.

A bordo del acorazado «Almirante Brown»

Montevideo, Agosto 23 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

Nº 22

Para la mejor comunicacion de la Escuadra cuando se encuentre con neblina, sea de dia como de noche, el Gefe que suscribe.

Digitized by Google

DISPONE:

Al tirar la Capitana *un* cañonazo será señal de reconocimiento que se continúa navegando.

Dos cañonazos consecutivos, parar las máquinas.

Tres cañonazos consecutivos, seguir la marcha.

Cuatro cañonazos consecutivos, fondear. Todo esto sin perjuicio de que durante la navegacion tanto la Capitana, cuanto los demás buques, hagan uso de sus silbatos de vapor. Si un buque tiene necesidad de parar ó fondear, hará estas mismas señales para conocimiento de los demás y el buque Gefe contestará con el mismo número de disparos como señal de inteligencia.

A bordo del acorazado «Almirante Brown».

Montevideo, Setiembre 1º de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

Nº 23

Por Orden Superior ningun Gefe, Oficial, oficial de mar y marinero tiene licencia para bajar á la Capital de la República, ni salir fuera del éjido de Bahia Blanca.

El contraventor será castigado de acuerdo á la pena que marca la ordenanza.

Puerto de Bahia Blanca.

Octubre 8 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

Nº 24

Los SS. Comandantes elevarán al Gefe que suscribe un parte de todas las deserciones que tengan en sus respectivos buques, acompañando las filiaciones de los desertores.

Puerto de Bahia Blanca.

Octubre 12 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

Nº 25

Se previene á los SS. Comandantes que en adelante cuando otorguen licencia á las tripulaciones, lo hagan por escrito especificando el término de la licencia y clase del individuo.

Las licencias deberán ser firmadas por el Comandante y en su ausencia por el 2º Comandante, deberán llevar el sello del buque y no pasarán de 48 horas.

Se advertirá á los licenciados que vencido el término fijado, serán prendidos por la Policía y entregados al buque á que pertenecen como desertores.

Puerto de Bahia Blanca.

Noviembre 3 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

N° 26

En adelante todos los SS. Comandantes y en su ausencia los Segundos, pasarán un parte diario por escrito al Gefe de la Escuadra, espresando los presos que tengan á bordo, los enfermos, las altas y bajas, los Oficiales y marineros licenciados y todo aquello que merezca mencionarse, debiendo ser mandados á esta nave Capitana, y si el infrascripto no está á bordo le serán remitidos al domicilio accidental de la Calle Estomba N°. 147.

Acorazado «Almirante Brown».

Bahia Blanca, Noviembre 8 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Orden General

N° 27

En virtud de hallarse próxima á zarpar la Escuadra de Evoluciones, quedan suspendidas las licencias á las tripulaciones.

A bordo del acorazado «Almirante Brown,

Puerto de Bahia Blanca, Noviembre 16 de 1887.

Bartolomé L. Cordero.

Digitized by Google

Orden General

Nº 28

S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina en un telegrama oficial me dice así :

« He visto el trabajo que ha hecho allí con el personal « de los buques; lo felicito y por su intermedio á todos. « Salúdalo,

«E. Racedo.»

A esta felicitacion que nos honra se ha hecho acreedora la Escuadra de Evoluciones con su labor, constancia y buen servicio.

La felicitacion y aprobacion del Señor Ministro por los trabajos hechos en bien de este puerto y para el comercio marítimo en el futuro, es la mejor satisfaccion que pueden tener los Señores Gefes, Oficiales y tripulaciones.

Yo tambien felicito á todos, tanto por esto cuanto por la subordinacion y respeto de todas las clases del personal de esta Escuadra.

Acorazado «Almirante Brown»,

Bahia Blanca, Noviembre 26 de 1887.

Bartolomé L. Cordero

Digitized by Google

EJERCICIOS DE MANIOBRA

Puerto de Bahia Blanca, Julio 28 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones y Comandante del acorazado "Almirante Brown", Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Cumpliendo con la orden General de esta misma fecha, á 12 h. m. se dió principio al ejercicio de maniobra.

Se echaron las vergas abajo y se cruzaron tres veces consecutivas, demostrando que la tripulacion está bien adiestrada en esta clase de ejercicio.

Dios guarde á V. S.

Lorenzo M. Irigaray.

CAÑONERA "PARANÁ"

Puerto de Bahia Blanca, Julio 27 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Pongo en conocimiento de V. S. que hoy de 12 h. m. á 1 h. p. m. se hizo ejercicio de maniobra.

Habiendo observado esta vez como en otras en que se ha hecho este ejercicio, que la tripulacion de este buque es

Digitized by Google

bastante adelantada para el poco tiempo que tienen de embarque la mayor parte de ellos.

Es cuanto tengo el honor de comunicarle.

Dios guarde á V. S.

Lázaro Iturrieta.

CRUCERO «PATAGONIA»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 27 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. que en el ejercicio de maniobra efectuado en el dia de la fecha se han ejecutado las siguientes operaciones:

Envergar y desenvergar el paño.

Arriar y cruzar juanetes.

Largar y aferrar el paño.

En este ejercicio se ha puesto especial atencion en la instruccion de los reclutas, en los que ya se nota mucho adelanto.

Dios guarde á V. S.

Juan Cabassa.

Digitized by Google

ACORAZADO "LOS ANDES"

Puerto dc Bahia Blanca, Julio 27 de 1887.

Al señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

A la hora indicada por la Orden General para el ejercicio de maniobra, se dió principio á este, continuándolo hasta que el «Patagonia» que arbolaba la insignia de Capitana hizo la señal para terminarlo.

Aunque bien reducido el aparejo de este buque, el ejercicio en él de la marinería, llena perfectamente los fines con que se hace, como en un buque de mayor arboladura; dando al marinero el desarrollo físico y la soltura y ajilidad en los movimientos que le son indispensables para la mayor parte de los trabajos á bordo.

Estando las vergas ya cruzadas se dió principio al ejercicio envergando el paño, siguiendo luego con la maniobra de largar aferrar, tomar rizos, etc., todo lo cual se ha verificado satisfactoriamente.

Dios guarde á V. S.

O. Betbeder.

Ejercicio de revólver

Acorazado «Almirante Brown»,

Puerto de Bahia Blanca, Julio 23 de 1887.

Al señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones y Comandante del acorazado «Almirante Brown» Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

A continuacion espreso á V. S. el resultado del ejer-

Digitized by Google

cicio de revólver efectuado en el dia de hoy á bordo de este buque por los SS. Oficiales de su dotacion.

El blanco consistía en una botella colgada desde el penol de la verja de trinquete á babor situada á treinta pasos de los tiradores.

Se hicieron doce tiros por cada Oficial, habiendo hecho blanco el Sr. Alférez de navío D. Federico E. Bacaro, el Alférez de fragata D. José Quiroga Furque y los Guardias-Marinas D. Pablo Tejera y Cárlos Reybaud.

Dios guarde á V. S.

Lorenzo M. Irigaray.

CRUCERO «PATAGONIA»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 23 de 1887.

Al Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Bartolomé Cordero.

Tengo el honor de comunicar á V. S. que hoy en obediencia de la órden general, se efectuó á bordo ejercicio de revólver, habiendo tirado al blanco todos los Oficiales de esta dotacion.

Se colocó un blanco á doscientos metros y cada Oficial tiró diez tiros.

El resultado fué bueno, pues se hicieron doce blancos, diez tiros buenos y quince regulares; los demás tuvieron buena direccion, pero salieron cortos.

Es cuanto tengo que comunicar á V. S. á quien, Dios guarde.

Juan Cabassa.

Digitized by Google

CAÑONERA «PARANÁ»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 24 de 1887.

Al Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de comunicar á V. S. que en el dia de ayer se efectuó ejercicio de tiro de revólver por los Oficiales de este buque.

Habiendo consumido doce tiros cada uno y dando cinco veces en el blanco, situado á 150 metros los Oficiales siguientes:

Alférez de navío Benigno Alvarez, un blanco.
Alférez de fragata Montaña, dos blancos.
Alférez de fragata Lamarque, un blanco.
Alférez de fragata Ferrini, un blanco.

Lo que comunico á V. S. para los fines consiguientes.

Dios guarde á V. S.

Lázaro Iturrieta.

ACORAZADO «LOS ANDES»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 28 de 1887.

Al Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Conforme á la órden de V. S. los Sres. Oficiales de este buque hicieron hoy ejercicio de tiro al blanco con revólver, sobre un barril colocado á 100 metros del costado; el resultado no ha sido muy satisfactorio,

Digitized by Google

á causa de la poca práctica que se tiene en el manejo del sistema que posée el buque.

Dios guarde á V. S.

O. Belbeder.

CRUCERO «PATAGONIA»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 23 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Comunico á V. S. que anoche á las 11 y 45 p. m. habiendo hecho la «Capitana» señal de «enemigo á la vista», «el enemigo avanza sobre nuestra línea» y «zafarrancho de combate», se tocó generala inmediatamente, ocupando cada tripulante su puesto de combate.

En un principio toda la artillería hizo fuego en direccion al enemigo que se acercaba, y poco despues empezó el fuego de ametralladoras y fusilería, simulando la defensa de torpederas que se acercaban; en seguida habiéndose declarado fuego á proa, se tocó zafarrancho de incendio, ocupándose parte de la gente en sofocarlo, mientras las dotaciones de la artillería de grueso calibre seguian en su puesto.

Una vez sofocado el incendio, se hizo nuevamente fuego de fusilería por toda la dotacion, tocándose en seguida retirada.

Es cuanto tengo que comunicar.

Dios guarde á V. S.

Juan Cabassa.

Digitized by Google

ACORAZADO «LOS ANDES»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 23 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

En cumplimiento á la órden de V. S. trasmitida por señal anoche á las 12, se efectuó en este buque zafarrancho de combate, con la amplitud que la hora y el reducido número del personal, disminuido aún de los marineros que pasaron la noche á bordo del cúter «Bahia Blanca», con motivo del embarque del carbon, lo ha permitido, y cuyo relato hago en seguida.

Comprendida y contestada la señal por el Oficial de guardia, pasó á darme cuenta de ella, ordenando yo que al toque designado se levantara la tripulacion, aferrando sus coys y trayéndolos á las batayolas.

La operacion de echar vergas abajo, entrar botes, abatir pescantes y barandillas y todo lo que se hace para desmantelar el buque cuando deba entrar en combate, no lo ordené por no tener el personal suficiente para obrar con la prontitud exigida y carecer el que existe de la práctica necesaria para hacer maniobras de este género, sobretodo de noche.

Así pues, pasando por alto esta preparacion, ordené la defensa y ataque desde la cubierta alta con las ametralladoras, cañones de menor calibre y fusiles remington, concurriendo á aquellas sus respectivas dotaciones, y manejando estos la guardia militar, que únicamente hizo fuego, haciendo uso de cartuchos de foguéo.

Ordené luego zafarrancho de incendio, y habiendo las bombas funcionado corrientemente, y despues de pasar una revista de puestos, mandé hacer ejercicio con los cañones de la torre, con lo que terminó el simulacro de anoche.

Dios guarde á V. S.

O. Betbeder.

Digitized by Google

CAÑONERA «PARANÁ»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 26 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Barlolomé L. Cordero.

Me es grato poner en conocimiento de V. S., que en el dia de ayer se tocó zafarrancho de combate á las 8 p. m., permaneciendo la gente en sus puestos hasta las 5 a. m., hora en que se tocó retirada.

Es cuanto tengo que comunicarle.

Dios guarde á V. S

Lázaro Iturrieta.

CRUCERO «PATAGONIA»

Puerto de Bahía Blanca, Julio 25 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

Tengo el honor de comunicar á V. S., que anoche, de acuerdo con las órdenes de V. S., se tocó zafarrancho de combate á las 8 p. m., permaneciendo toda la dotacion de este buque en sus puestos de combate, desde esa hora hasta las 5 a. m. de hoy.

Se preparó el buque para combate é incendio.

En este ejercicio se ha tenido cuidado de ejecutar todos los movimientos y preparativos como se haría en tiempo de guerra.

Dios guarde á V. S.

Juan Cabassa.

Digitized by Google

ACORAZADO «ALMIRÁNTE BROWN»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 24 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones y Comandante del acorazado «Almirante Brown», Contra-Almirante D. Bartolomé L. Cordero.

Comunico á V. S. que anoche á las 12 m., en cumplimiento de la órden recibida, se tocó zafarrancho de combate, concurriendo cada marinero á su puesto.

Se simuló la defensa de ataque de buque, y por sorpresa á la banda de estribor, haciéndose despues de diez minutos general el combate.

A las 12 y 15 se tocó á la defensa contra lanchas torpederas por las bandas, rompiendo el fuego con ametralladoras y fusilería treinta segundos despues, quedando en las piezas de grueso calibre la gente de reserva por si hubiere necesidad de romper nuevamente el fuego con dichas piezas.

Desde la cofa y cruceta, se hizo un nutrido fuego de ametralladoras.

La tripulacion estando durmiendo en sus hamacas, empleó tres minutos en levantarse, vestirse, aferrar slo coys, ocupar su puesto y dejar la pieza cargada, lista para hacer fuego.

Es cuanto tengo que comunicar.

Dios guarde V. S.

Lorenzo M. Irigaray.

Digitized by Google

ACORAZADO «ALMIRANTE BROWN»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 26 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones y Comandante del acorazado «Almirante Brown» Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

En cumplimiento de la órden general espedida con fecha de ayer, á las 8 p. m. se tocó zafarrancho de combate.

La tripulacion pasó la noche en sus puestos de combate y en espera del enemigo.

A las 5 a. m. se tocó diana y retirada.

Dios guarde á V. S.

Lorenzo M. Irigaray.

ACORAZADO «LOS ANDES»

Puerto de Bahia Blanca, Julio 25 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Dando cumplimiento á la órden general dada ayer á los buques de la Escuadra de Evoluciones, á las 8 p. m. se tocó zafarrancho de combate, permaneciendo la tripulacion en sus respectivos puestos durante toda la noche.

Despues de cubiertos los cañones de la torre, los de cubierta y las ametralladoras con la marinería y maestranza que restaban y los foguistas y carboneros armados de sable, se hicieron dos trozos de abordaje, que se apostaron uno á popa y otro á proa, destinados á llevar y repeler el abordaje.

El fuego de fusilería lo hacía la gente que cubría los ca-

Digitized by Google

ñones y ametralladoras, dejando en estos la dotacion reducida.

Habiendo hecho una hora de ejercicio de artillería, fusilería é incendio, se mandó tomar los coys, yendo cada uno á colocarlo y descansar en su puesto, prevenidos que al toque de zafarrancho de combate, debian aferrarlo y ponerlo en lugar que no estorbasen.

A la 1 a. m. se tocó nuevamente zafarrancho de combate y despues de media hora de ejercicio se mandó nuevamente á descansar.

Desde el Comandante y Oficiales hasta el mas subalterno tripulante dejó su alojamiento ordinario para ir á dormir en el sitio de su destino.

Dios guarde á V. S.

O. Betbeder.

Bahia Blanca, Octubre 13 de 1887.

Al Señor Gefe de la Escuadra de Evoluciones, Contra-Almirante Don B. L. Cordero.

En cumplimiento á la órden de V. S., ayer á las 12 p. m. mandé á bordo de la barca varada un oficial con la lancha tripulada para prestar ayuda en las faenas de á bordo, y habiendo tendido un calabrote por la popa de dicho buque dí por avanti con la máquina con poca fuerza, aumentándola gradualmente hasta toda la fuerza y continuando á remolcarla hasta que empezó á bajar la marea, y viendo la inutilidad de gastar mas carbon porque no se movía el buque, ordené que se largase el calabrote y dí fondo con la cañonera á corta distancia de la barca, en seguida mandé retirar los fuegos de la máquina.

Digitized by Google

El calado del buque varado es 17 1/2 piés y como la marea ha alcanzado solamente 15 piés, resulta que el buque queda varado 2 1/2 piés en plena mar.

Durante la noche la marea ha sido mas chica todavia y por consiguiente no he podido auxiliar en nada el buque.

Hoy pasé á bordo y consultando con el práctico y oficiales de dicho buque sobre las mejores medidas á adoptar para ponerlo á flote, son de opinion que es absolutamente necesario alijerarlo, sacando de á bordo 100 toneladas poco mas ó menos.

Como la órden de V. S. es auxiliar el buque en todo lo posible, una vez llegadas las embarcaciones del puerto para recibir el cargamento, prestaré la gente necesaria para estas faenas, si V. S. no dispone otra cosa.

Mientras tanto la cañonera permanece con los fuegos retirados para auxiliar el buque en el caso que subiese bastante la marea, y en espera de las órdenes de V. S. á quien

Dios guarde muchos años.

Jorge Barnes,

2º Comandante de la cañonera «Uruguay».

British Vice Consulate.

Bahia Blanca, Octubre 31 de 1887.

Señor Contra-Almirante, D. Bartolomé L. Cordero.

Presente.

Distinguido señor:

El capitan de la barca inglesa «Cambalú», señor Roberto Williams, me encarga de manifestar á Vd. sinceramente

Digitized by Google

como tambien á los distinguidos Gefes y Oficiales de la Escuadra de Evoluciones, por el valioso concurso que le han prestado para salvar su buque de la varadura que tuvo lugar en el paraje denominado Punta Pipa.

No sabiendo el mencionado señor como corresponder á los desinteresados y oportunos servicios que le fueron prestados por los buques de la Escuadra Argentina en este puerto, lo hace por medio de estas cuatro líneas, pidiendo al mismo tiempo al Señor Contra-Almirante sea intérprete hácia sus Gefes y Oficiales de su agradecimiento y gratitud.

Con este motivo, Señor, tengo el honor de saludar á Vd. con mi consideracion mas distinguida.

De Vd. atento y S. S.

W. Goodhall.
Vice-Cónsul Inglés.

Bahia Blanca, Setiembre 20 de 1887.

Al Ayudante de la primera Division Naval, Alférez de navio D. Federico E. Bacaro.

Debiendo construirse una torre en Monte Hermoso para que reemplace el palo que sirve actualmente como punto de reconocimiento, queda Vd. nombrado para que bajo su direccion se lleve á cabo la obra.

A la brevedad posible se trasportará Vd. al punto indicado para dar principio á los trabajos.

Dios guarde á Vd.

B. L. Cordero.

Digitized by Google

ia Blanca, Setiembre 7 de 1887.

ion de dinero entre las
nen la Escuadra de
de una torre que
palo que está
los señores
n Guillermo
der.
ales y Oficialeses de
enta centavos para la
nal subalterno de la má-

C. L. Cordero.

---

ntada á bordo del acorazado «Al-
Brown», segun lista nº 1..... $ 105
ion levantada á bordo del crucero «Pata-
nia», segun lista nº 2..... « 87.50
Suscricion levantada á bordo de la cañonera
«Uruguay», segun lista nº 3..... « 36.80
Suscricion levantada á bordo de la cañonera
«Paraná», segun lista nº 4..... « 41.50
Suscricion levantada á bordo del acorazado
«Los Andes», segun lista nº 5..... « 42
Suscricion levantada á bordo del vapor aviso
«Argentino», segun lista nº 6..... « 11

$ m/n. 323.80

Setiembre 27 de 1887—Pagado á José Badaraco é hijos por material de construccion, segun lista nº 1..... $ 126.57
Octubre 31 de 1887—Pagado á Luis Niello por una azada, segun cuenta nº 2..... « 1.50

Digitized by Google

Noviembre 8 de 1887—Pagado á Angel Parpallione y Cª por ladrillos, segun cuenta nº 3...	«	66.40
Noviembre 10 de 1887—Pagado al Ferro-Carril del Sud por trasporte de material, segun cuenta nº 4.....	«	17.08
Diciembre 2 de 1887—Pagado á Luis Niello por ladrillos, segun cuenta nº 5.....	«	59.60
Diciembre 5 de 1887—Pagado á José Badaracco é hijos, por material de construccion, segun cuenta nº 6.....	«	26.55
Diciembre 10 de 1887—Pagado al alférez de navío, D. Federico E. Bacaro, por compra de víveres y otros artículos consumidos durante los trabajos de Monte Hermoso, segun recibo nº 7.....	«	26.10
	$ m/n	323.80

LISTA DE LOS SEÑORES OFICIALES Y MARINEROS QUE TOMARON PARTE EN LOS TRABAJOS DE LA TORRE DE MONTE HERMOSO

Director de los trabajos, alférez de navío, D. Federico E. Bacaro.

Alférez de fragata, Acisclo Benabal.
« « Juan Murúa.
Maquinista, Leon Chamousset.
Guardian, Juan Osorio.
Marineros, Luis Royer.
« Serafin Pini.
« Antonio Doll.
« Domingo Brande.
« Miguel Cardoso.
« Fernando Cerezo.
« Antonio Santos.
« Cirilo Ortiz.
« Miguel P. Puentes.

Digitized by Google

RESÚMEN GENERAL DEL EJERCICIO DEL TIRO AL BLANCO EFECTUADO POR LOS BUQUES DE LA ESCUADRA DE EVOLUCIONES, CON LAS PIEZAS DE MENOR CALIBBE, EL DIA 14 DE JULIO DE 1887, FRENTE AL ARROYO «TRES BRAZAS» DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA.

NOMBRE DE LOS BUQUES	NÚM. DE ORDEN DEL DISPARO	NÚMERO DEL CAÑON	CALIBRE	COLOCACION DE LA PIEZA	CABOS Ó APUNTADORES	ELEVACION	RETROCESO.	DIRECCION				BLANCOS	CLASIFICACION DE LOS TIROS
								LARGO	CORTO	DERECHA	IZQUIERDA		
							p. l.	m.	m.	m	m.		
Almirante Brown	1	3679	12 c.	Cubierta á popa	Miguel Puentes	1.7	4		5				Muy bueno.
	2						4.5		5				Muy bueno.
	3						6		5				Muy bueno.
	4				Florencio Fernandez		6	20					Regular.
	5						6	20					Regular.
	6						7	20					Regular.
	7				Miguel Raura		7.5		5				Muy bueno.
	8						8			10		Blanco.	De premio.
	9						8					Blanco.	De premio.
	10	3705	12 c.	Cubierta de la batería	Enrique Bory		9						Regular.
	11						10	20					Bueno.
	12						10		5				Muy bueno.
	13				José Gonzalez		10		10				Bueno.
	14						11.5		20				Regular.
	15				Juan Duarte		9		10				Bueno.
	16						9			10			Regular.
	17						10		5				Muy bueno.
	18	3683	12 c.	Cubierta á proa	Mariano Esteves		10						Malo.
	19						10						Malo.
	20				Eduardo Salinas		9		5				Muy bueno.
	21						10					Blanco.	De premio.
	22				Cárlos Kloner		11		10				Bueno.
	23					1.12	10		5			Blanco.	Muy bueno.
	24						10	20					Regular.

Digitized by Google

(CONTINUACION)

NOMBRE DE LOS BUQUES	NÚM. DE ORDEN DEL DISPARO	NÚMERO DEL CAÑON	CALIBRE	COLOCACION DE LA PIEZA	CABOS Ó APUNTADORES	ELEVACION	RETROCESO	DIRECCION				BLANCOS	CLASIFICACION DE LOS TIROS
								CORTO	LARGO	DERECHA	IZQUIERDA		
							cent.	m.	m.	m.	m.		
Patagonia	1	2		Popa	Ramon Saldaña	1.35	50						Bueno.
	2	4		Cubierta	Arturo Achinelli	1.36	20						Regular.
	3	«		Reducto	Manuel Perez	1.34	19						Regular.
	4	«		«	«	1.36	20						Regular.
	5	«		«	«	1.36.30	20						Regular.
	6	«		«	José Dechamps	1.37.30	20						Bueno.
	7	«		«	«	1.38	20						Regular.
	8	«		«	«	1.39	20						Regular.
	9	2		Cubierta	Luis Gimenez	1.36	20						Malo.
	10	«		Popa	Ramon Saldaña	1.35	50						Muy bueno.
	11	«		Cubierta	Luis Gimenez	1.20	20						Regular.
	12	«		«	Antonio Lopez	1.24	20						Regular.
	13	«		Popa	Ramon Saldaña	1.35	50						Bueno.
	14	«		Cubierta	Antonio Lopez	1.13	20						Bueno.
	15	4		«	Arturo Achinelli	1.15	20					Blanco.	Sobresaliente.
	16	2		«	Antonio Lopez	1.14	20					Blanco.	Sobresaliente.
	17	«		«	Luis Gimenez	1.14	20					Blanco.	Sobresaliente.
	18	4		«	Arturo Achinelli	1.15	20						Bueno.
	19	2		«	Florentino Serna	1.13	20						Regular.
	20	4		«	Pedro Conlaso	1.14.30	20						Malo.
	21	2		«	Florentino Serna	1.13	20						Malo.
	22	«		«	«	1.14	20						Muy bueno.
	23	4		«	Pedro Conlaso	1.15.30							Muy bueno.

Digitized by Google

(CONTINUACION)

NOMBRE DE LOS BUQUES	NÚM. DE ORDEN DEL DISPARO	NÚMERO DEL CAÑON	CALIBRE	COLOCACION DE LA PIEZA	CABOS Ó APUNTADORES	ELEVACION	RETROCESO	DIRECCION				BLANCOS	CLASIFICACION DE LOS TIROS
								CORTO	LARGO	DERECHA	IZQUIERDA		
Paraná	1	3			Cenobio Correa	0.30			20				
	2	3			«	0.30			10				
	3	3			Esteban Solari	0.40			15				
	4	4			«	0.45			15				
	5	4			Ramon Mariño	0.50		10					
	6	4			«	0.45			10		5		
Los Andes	1				Martin Paz	1.45			20				
	2				«	1.50		100					
	3				Francisco Bafico.	1.45			30				
	4				«	1.50						Blanco.	
	5				Enrique Ducó.	1.45			20				
	6				«	1.45		50					
	7				Cárlos Tyrischter	1.45				5			
	8				«	1.45		100					

Digitized by Google

Cuadro general del personal que compone las dotaciones de los buques de la Escuadra de Evoluciones

	Brown	Patagonia	Uruguay	Paraná	Chacabuco	Andes	Azopardo	Argentino	Bahia Blanca	TOTAL
Contra-Almirante	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Cap. de frag., Secret°.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Alf. de navío, Ayudante	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Cirujano principal	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Capitan de navío	—	1	1	—	—	—	—	—	—	2
Capitan de fragata	1	—	—	1	1	—	—	—	—	3
Teniente de navío	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Teniente de fragata	4	1	1	1	1	—	1	—	—	9
Alférez de navío	3	4	—	2	3	—	1	—	1	13
Alférez de fragata	8	4	2	4	3	2	1	—	—	24
Guardias-Marinas	3	3	2	—	—	2	1	—	—	11
Condestables	4	2	2	2	3	2	—	—	—	15
Contramaestres	2	2	1	1	3	1	1	—	1	11
Contramaestres de 2ª.	5	3	2	2	6	3	1	—	—	22
Maestros de armas	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3
Buzos	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2
Timoneles guard. band.	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2
Carpintero calafate	2	1	1	1	2	1	1	—	—	9
Herrero armero	1	1	1	1	2	1	1	—	—	8
Pañolero	1	2	2	1	—	2	1	—	—	9
Director de banda	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2
Cabos de mar	4	5	7	6	6	2	—	—	—	30
Cocineros	4	3	2	2	3	2	2	—	1	18
Timoneles	16	8	5	6	5	7	4	—	—	51
Cabos de cañon	13	11	2	4	3	3	—	—	—	36
Marineros de 1ª	42	22	20	19	19	15	9	—	6	146
Marineros de 2ª	81	32	22	25	32	14	7	—	—	213
Enfermeros	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2
Gefe de máquinas	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2
Maquinistas de 1ª	2	2	—	1	—	1	—	—	—	6
Maquinistas de 2ª	3	2	1	2	—	1	1	—	—	10
Maquinistas de 3ª	1	4	1	—	—	1	1	—	—	8
Guarda-máquinas	2	4	1	1	—	1	1	—	—	10
Cabos de máquinas	1	2	—	—	—	—	—	—	—	3
Foguistas	27	20	6	6	1	10	6	—	—	76
Carboneros	14	9	5	6	—	6	3	—	—	43
Mayordomos	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2
Maestro de víveres	1	—	1	1	1	1	1	—	—	6
Sastres	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Zapateros	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Aprendices	—	—	—	—	59	—	—	—	—	59
Pañoleros de máquinas	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Cirujanos	1	—	—	1	1	—	1	—	—	4
Farmacéuticos	1	1	—	1	1	1	1	—	—	6
Comisarios	1	1	1	1	1	—	1	—	—	6
Pilotos	1	1	1	—	—	1	—	—	1	4
Profesores	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
Prácticos	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

Digitized by Google

SEGUNDA DIVISION

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, Abril 30 de 1888.

Al Señor Comandante General de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Al elevar á esa Comandancia General las Memorias correspondientes al año que acaba de fenecer y que me remiten los Gefes de los buques que componen la 2ª Division Naval á mis órdenes, es de mi deber manifestar á V. S. que habiendo estado casi todos ellos en desarme y á la espera de composturas, han permanecido estacionados en sus respectivos destinos sin otra tarea que el entretenimiento constante de su conservacion y aseo; excepcion hecha del acorazado «Los Andes» que formó parte de la Escuadra de Evoluciones y que recien en Setiembre del año próximo pasado fué reincorporado á esta Division, y de las bombarderas «Constitucion» y «Pilcomayo», que han efectuado algunas pequeñas comisiones.

Con ese motivo esta Gefatura ha creido deber remitir tan solo las Memorias de los buques mencionados, no pudiendo hacer otro tanto con los demás por las razones expuestas.

En cuanto al trasporte «Rossetti», su completo desarme fué ordenado recientemente por la Superioridad y entregado, con tal objeto, á la Direccion de Talleres de Marina.

No obstante, haré notar á V. E. que la disciplina se ha conservado siempre en los límites exigidos y que los Co-

Digitized by Google

mandantes han cumplido con su deber, dedicando preferente atencion en el mantenimiento de ella, como en el sostenimiento del aseo y conservacion de las naves confiadas á su cuidado, á pesar de los escasos elementos con que han contado para ello.

Debo igualmente hacer notar al Señor Comandante General que, desde que me recibí del mando de la Division, está hasta la fecha no ha recibido tampoco ninguna clase de elementos para su debida instalacion; habiendo tenido que habilitar una oficina en mi casa particular para el asiento de la Secretaría, en razon de no haberle reservado esa Comandancia en su nuevo local, sin duda por falta de él, el aparente que ella necesita.

Habiendo resuelto la Superioridad con fecha reciente, se efectúen las reparaciones inmediatas en los buques que componen esta Division, es de esperarse que, estando una vez aquellas terminadas y puestos los buques en condiciones de disponibilidad, sean destinados al servicio activo, sacándolos de la perjudicial inaccion en que, por la fuerza de las circunstancias, han permanecido tanto tiempo, y que dan causas á erogaciones aún mayores que las que ocasionarian al Estado el mantenimiento completo de sus dotaciones armadas.

No conceptúo el momento oportuno, Señor Comandante General, para entrar en este órden de consideraciones que, como no escapará á la clara penetracion de V. S., son, por otra parte, palpables y evidentes los resultados negativos del desarme de los buques en las condiciones actuales de la Armada, en tanto que ésta no se halle dotada de los elementos indispensables para hacer práctico y provechoso al Erario el desarme de los buques del Estado.

El nuevo impulso dado á la organizacion de la Armada, acrecienta cada vez mas el movimiento de esta Gefatura, y este aumento de trabajo, signo inequívoco de feliz adelanto, abre las puertas á nuevas esperanzas en los corazones de aquellos que cifran el engrandecimiento de la Pa-

tria, en el progreso y lato desenvolvimiento de nuestra marina de guerra.

Así pues, siguiendo el movimiento ascendente de esta organizacion, espero poder presentar á V. S. el año venidero, un informe general de la Division en la forma en que mis legítimas aspiraciones hublesen deseado poderlo hacer en esta ocasion.

Dios guarde á V. S.

Augusto Lasserre.

ACORAZADO «LOS ANDES»

Buenos Aires, Abril 16 de 1888.

Al Señor Gefe de la 2ª Division, Comodoro Don Augusto Lasserre.

En cumplimiento de lo ordenado por V. S. referente á la memoria del buque de mi mando, correspondiente al año ppdo., tengo el honor de enviarle el resúmen de los movimientos, trabajos, etc., etc., efectuados durante él en este buque.

Al comienzo de dicho año se hallaba este buque fondeado en la Barra conjuntamente con los demás que formaban la 1ª Division, habiendo permanecido en este punto hasta el 3 de Junio, en que se hizo á la mar la Escuadra de Evoluciones y de la cual formaba parte éste.

Durante los meses que estuvo fondeado en la Barra se ocupó la gente en las faenas necesarias para la conservacion y limpieza del buque, y en hacer ejercicios generales, lo que dió por resultado tener una tripulacion lista y apta para los distintos ejercicios y maniobras que debian ejecutarse más tarde en la Escuadra de Evoluciones.

Digitized by Google

El 3 de Junio zarpamos de nuestro fondeadero y navegamos con el «Brown», «Patagonia», «Paraná», «Chacabuco» y «Azopardo» hasta Punta de Lara donde fondeamos, con el fin de esperar el simulacro de ataque y defensa que debia tener lugar, entre la Escuadra y las lanchas torpederas, durante los diez dias consecutivos á nuestra salida.

Sin embargo de ser el buque de mi mando, uno de los que en peores condiciones se encontraba para un ejercicio de esa naturaleza, por la escasez de elementos para rechazar ó defenderse contra estos ataques, creo á pesar de esto, como pudo comprobarse en las distintas veces que atacaron las torpederas, que esta clase de ejercicios debian verificarse con más frecuencia, tanto por la utilidad que reporta para la Oficialidad de los buques como para las tripulaciones, por la falta de práctica tanto de una como de otra parte.

El 14 salimos de Punta de Lara y navegamos en conserva hasta el 16, que fondeamos en Montevideo, habiendo demorado en este puerto hasta el 6 de Julio en que zarpó nuevamente la Escuadra, navegando siempre en conserva hasta el 9, que fondeó en Bahia Blanca.

En el tiempo que permaneció la Escuadra en dicho punto, se hicieron ejercicios de tiro al blanco con la artillería de grueso y pequeño calibre, así como de fusilería y revólver, lo mismo que de infantería, maniobra y botes.

El 3 de Agosto levamos anclas y salimos para Montevideo, donde fondeó la Escuadra el 6 á la 1 p. m. En este puerto siguió la Escuadra haciendo ejercicios generales, hasta el 3 de Setiembre que salimos nuevamente para Bahía Blanca, donde fondeamos el 6 á las 4 p. m.

Desde esta fecha hasta el 12 de Diciembre permaneció la Escuadra en este puerto siguiendo el horario marcado por el Gefe para los distintos buques que formaban la mencionada Escuadra.

El 12 de Diciembre zarpamos de Bahía con rumbo á Buenos Aires y fondeamos en este punto el 16 á las 10 a. m. en línea Este-Oeste con el buque Gefe.

Digitized by Google

En los distintos viages que hizo el buque mientras duraron las evoluciones, así como en los ejercicios generales, me es grato comunicar al señor Comodoro que nunca tuvimos que lamentar desgracia personal alguna, ni averías de ninguna clase.

Solo me resta para concluir recomendar y hacer presente al señor Comodoro, la urgente necesidad que tiene el buque de entrar á dique á fin de limpiar y pintar su fondo, así como pintar las cámaras y demás reparticiones, algunas composturas indispensables, como forrar las carboneras, cambiar el de la Santa Bárbara y calafatear el puente y sollados del buque.

Tambien debo manifestar al señor Gefe, que este buque se encuentra completamente desprovisto de toda clase de artículos, hasta el extremo de no tener una escoba con que barrer la cubierta, ni poder en la mayor parte de los dias arriar los botes, de temor á que falten las tiras.

Tampoco me es posible completar la tripulacion que da el Presupuesto, de camas y artículos de rancho, lo que es un motivo poderoso á frecuentes deserciones en el escaso personal con que cuento.

Dios guarde á V. S.

Edelmiro Correa.

BOMBARDERA »CONSTITUCION»

Rio Lujan, Marzo 27 de 1888.

Al Sr. Gefe de la 2ª Division Naval, Comodoro D. Augusto Lasserre.

Tengo el honor de elevar á V. S. la memoria anual de los viajes y trabajos efectuados con el buque de mi mando,

Digitized by Google

como tambien el consumo en carbon de piedra, grasa, aceite y estopa, habido en las máquinas de la expresada, y un estado en que se encuentra la inversion de los fondos recibidos por el Comisario de la expresada, de la Comisaría General de Marina, para la compra de carne fresca, verdura y postre, desde el 1° de Enero de 1887 hasta el 31 del mismo mes de 1888.

En las planillas que se enumeran del 1 á 6, encontrará V. S. detalladamente los viages efectuados de ida y regreso, especificando en ellos, los dias, horas, puntos de salida, llegada, tránsito y acaecimientos ocurridos en el viage; la planilla 7 demuestra los consumos de artículos de máquina, y la planilla 8 la inversion de los fondos recibidos de Comisaría para la provision de víveres frescos.

En cuanto á los trabajos efectuados á bordo, se detallan estos por mes, relacionando únicamente los del servicio interno del buque, sin mencionar aquellos de carácter extraordinario, como ser el embarque de carbon y de equipos militares, en los contínuos viajes que ha efectuado esta cañonera, conduciendo tropa de línea de esta Capital á los puertos de Santa Fé, Resistencia y Formosa (Chaco).

A pesar de haber sido insuficiente el tiempo y escasa la tripulacion de este buque por encontrarse en desarme, para instruir la dotacion en ejercicios militares, han adquirido los conocimientos prácticos que requiere la navegacion y maniobra de un buque á vapor en el rio Paraná, indicándoles el cambio de los canales por el movimiento de las aguas, los bancos movibles y puntos invariables del rio.

La relacion de los trabajos efectuados es la siguiente:

Abril 1887

Puerto de Zárate.

Durante este mes se ocupó la dotacion de la expresada en la recorrida de su maniobra, pintura interior y ex-

Digitized by Google

terior del buque, arreglar y pintar las embarcaciones menores, limpieza general de armamento, artillería y máquinas.

Mayo

Se hicieron trabajos de limpieza, compostura de toldos, se rascaron y se dió aceite á los palos y se pintó la montonería.

El 23 de este mes se zarpó del puerto de Zárate con destino al del Riachuelo, donde se recibió carbon y se procedió al embarque del Batallon N° 8 de Línea con sus equipos; zarpando de dicho puerto con destino al de Barranqueras, el dia 31 del mismo (planilla N° 1, viage de ida).

Junio

En navegacion

Buque en marcha. El dia 6 anclamos en el punto de nuestro destino, procediéndose al desembarque de la tropa que se conducía para ese punto con sus correspondientes equipos. Limpieza general del buque; zarpando de Barranqueras el dia 19 del mismo con destino al de la Boca, en el cual se procedió á tomar carbon (planilla N° 2, viage de regreso).

Julio

Puerto de la Boca del Riachuelo

En este mes se ocupó la tripulacion en el arreglo y limpieza general del buque.

Digitized by Google

El dia 10 del corriente, á causa del viento fresco del S. E. y la abundante lluvia, inundaron las aguas la poblacion de la Boca, encontrándose parte de sus habitantes en eminente peligro; se preparó una embarcacion de esta cañonera para acudir al punto que más necesario fuera, y habiéndose pedido auxilio del Lazareto, se mandó esta, salvando 12 personas entre enfermos y personas del mismo, las que se llevaron á bordo de la cañonera «Pilcomayo», permaneciendo allí hasta tanto se pudieran trasladar de nuevo al referido establecimiento.

Agosto

El dia 4 empezóse á recibir los muebles para la Gobernacion del Chaco y el dia 10 se embarcó parte del Batallon nº 11 de línea para ser conducido al puerto de Santa Fé, saliendo el mismo dia del puerto de la Boca del Riachuelo navegando en conserva de la expresada la cañonera «Pilcomayo» y vapor aviso «Vigilante», anclando en el punto de nuestro destino el dia 15, procediendo al desembarque de la tropa y equipo. Una vez terminado éste, dí órden de regreso al puerto del Tigre á la cañonera «Pilcomayo» y aviso «Vigilante», siguiendo con el buque de mi mando para el puerto de Barranqueras en cumplimiento de órdenes recibidas al respecto, fondeando en dicho puerto el dia 20, desembarcando los muebles para la Gobernacion (planilla nº 3, viage de ida).

Setiembre

Puerto de Barranqueras

Se procedió á la compostura de la lancha á vapor «Victoria» varada en el puerto «Barranqueras», empleando en

Digitized by Google

este trabajo parte del personal del buque, quedando dicha embarcacion á flote y en estado de navegar.

El dia 12 zarpamos de dicho puerto con destino al de la Boca del Riachuelo conduciendo al Sr. Coronel Blanco, varios empleados de la Gobernacion del Chaco, 8 soldados de baja y 59 indias prisioneras, quedando la mayor parte de éstas en el puerto del Rosario, segun orden recibida, y el resto fué desembarcado en el puerto de la Boca el dia 20, fecha de nuestra llegada (planilla n° 4, de regreso).

Octubre

PUERTO DE LA BOCA DEL RIACHUELO

Recorrida y limpieza general del buque, se arreglaron y pintaron las embarcaciones.

Noviembre

Se calafateó la cubierta de popa, se desagotaron las calderas para la limpieza, se levantaron las tapas de los cilindros y se les cambió empaquetadura.

Diciembre

Zarpamos el dia 17 con destino al puerto del Rosario, donde fondeamos al dia siguiente á las 3 p. m. Limpieza general y pintura de las sentinas de la máquina.

Digitized by Google

Enero 1888

PUERTO DEL ROSARIO

Se embarcó el Batallon nº. 4 de línea, repartiendo la fuerza en la expresada y en el vapor «Azopardo».

Zarpamos de este puerto el 1º con destino á Formosa, navegando en conserva y fondeando en el puerto de nuestro destino el dia 7.

Desembarcada la fuerza, se ordenó al Comandante del «Azopardo» seguir viage con destino al puerto de la Boca, zarpando igualmente con el buque de mi mando y siguiendo viage aguas abajo en demanda del puerto del Tigre, donde amarramos el dia 12 del mismo (planillas 5 y 6).

Febrero

PUERTO RIO LUJAN

En este mes se procedió á preparar y alijar el buque para vararlo en el varadero de los Talleres de Marina; se picaron y limpiaron las sentinas, se refrescó la maniobra dando aceite á los palos.

Marzo

Limpieza general de la máquina y calderas, cambiando empaquetaduras y ajustando las piezas, se desarmaron los condensadores sacando todos sus tubos para limpiarlos.

Al terminar la presente memoria me es altamente satisfactorio recomendar á la consideracion de V. S. la buena conducta, celo y disciplina observada por los Sres. Oficiales á mis órdenes.

Dios guarde á Vd.

Urbano de la Fuente.

Digitized by Google

BOMBARDERA «CONSTITUCION»

EXTRACTO DEL VIAGE EFECTUADO POR LA EXPRESADA DESDE LA BOCA DEL RIACHUELO HASTA EL PUERTO DE BARRANQUERAS (CHACO), CONDUCIENDO EL BATALLON 8 DE INFANTERIA DE LINEA

AÑO	MES	DIA	PUNTO DE SALIDA		PUNTO DE LLEGADA		PUNTO DE TRÁNSITO		MÁQUINA			
			HORAS	SALIDA	HORAS	LLEGADA	HORAS	TRÁNSITO	*Presion*	*Exp.*	*Vacio*	*Revls.*
1887	Mayo	31	10.30 a m.	B. Riachuelo			2.30 p m.	Martin García	48	5	26	95
»	Junio	1	6.30 a m.	Boca Miní	1.30 a m.	Boca Miní	1.20 p m.	San Nicolás	46	5	26	112
»	»	2	6.30 p m.	Rosario	7.20 p m.	Rosario	11. p m.	San Lorenzo	50	5	25	107
»	»	3					2. p m.	Paraná	46	5	25	108
»	»	4	2 p m.	La Paz	9.30 a m.	La Paz			48	5	25	100
»	»	5	6.30 a m.	Quirquincho	1.30 a m.	Quirquincho	4. p m.	Goya	49	5	25	112
»	»	6			3.10 p m.	Barranqueras	9.44 a m.	Empedrado	47	5	25	110

ACAECIMIENTOS

El dia 31 se embarcó el Batallon núm. 8 de linea, saliendo de la Boca el mismo dia á las 10 y 30 a. m. Antes de salir de la Canal fué necesario parar la máquina para tapar uno de los tubos de estay de la caldera que se reventó; arreglado este seguimos la marcha. El dia 1º se dió fondo á causa de la cerrazon arriba de la Boca del Miní. El dia 2 dimos fondo en el puerto del Rosario, habiendo tomado carbon y víveres seguimos la marcha, y habiéndose adelantado el vapor aviso «Vigilante» lo encontramos varado en el banco del Mudo, procediendo á zafarlo de la varadura, lo que se consiguió despues de 4 horas de trabajo y habiendo inutilizado en éste uno de los mejores calabrotes con que contaba ese buque. Dia 4, anclamos en el puerto de La Paz con el fin de tomar víveres y carbon para el «Vigilante», siguiendo viage el mismo dia. Dia 5, á causa de estar el rio sumamente bajo fondeamos en Quirquincho durante la noche, saliendo á la mañana del siguiente dia y anclando en el puerto de nuestro destino el dia 6 del corriente.

Barranqueras, 6 de Junio de 1887.

Urbano de la Fuente.

Digitized by Google

BOMBARDERA «CONSTITUCION»

EXTRACTO DEL VIAGE EFECTUADO POR LA EXPRESADA DESDE EL PUERTO DE BARRANQUERAS HASTA LA BOCA DEL RIACHUELO.

AÑO	MES	DIA	PUNTO de SALIDA		PUNTO de LLEGADA		PUNTOS de TRÁNSITO		MÁQUINA			
			Horas	*Salida*	*Horas*	*Llegada*	*Horas*	*Tránsito*	*Presion*	*Expansion*	*Vacío*	*Revoluciones*
1887	Junio	19	12.40 p. m.	Barranqueras	5.30 p. m.	Chimbolar	4.10 p. m.	Empedrado	45	5	25	98
—	—	20	5.45 a. m.	Chimbolar	5.35 p. m.	Quirquincho	8.45 p. m.	Bella Vista	48	5	25	110
—	—	21	5.35 a. m.	Quirquincho	12.30 p. m.	La Paz	7.50 a. m.	Esquina	48	5	25	110
—	—	22	6.10 a. m.	La Paz	—	—	8.20 p. m.	Paraná	49	5	25	110
—	—	24	—	—	—	—	2.30 a. m.	San Nicolás	49	5	26	112
—	—	25	7.55 a. m.	—	7.55 a. m.	Boca						

El dia 19 de Junio, zarpamos del puerto de Barranqueras, con destino á la Boca del Riachuelo, fondeando en Chimbolar á esperar el dia. Dia 21, á las 12 y 30, anclamos en La Paz para tomar carbon y víveres. El dia 23, zarpamos de La Paz, siguiendo nuestro viage aguas abajo hasta las 7 y 55 a.m. del dia 25, que entramos y amarramos en la Boca del Riachuelo.

Boca del Riachuelo, 25 de Junio de 1888.

Urbano de la Fuente.

Digitized by Google

BOMBARDERA «CONSTITUCION»

EXTRACTO DEL VIAGE EFECTUADO POR LA EXPRESADA, DESDE LA BOCA DEL RIACHUELO HASTA COLASTINÉ (SANTA FÉ) CONDUCIENDO AL BATALLON Nº 11 DE INFANTERIA DE LÍNEA Y DESDE COLASTINÉ HASTA BARRANQUERAS CON CARGAMENTO DE MUEBLES PARA LA GOBERNACION DEL CHACO.

AÑO	MES	DIA	PUNTO DE SALIDA		PUNTO DE LLEGADA		PUNTO DE TRÁNSITO		MÁQUINA			
			HORAS	SALIDA	HORAS	LLEGADA	HORAS	TRÁNSITO	PRESION	EXPANSION	VACIO	REVOLUCIONES
1888	Agto.	10	1.10 p.m	Boca del Riachuelo	5.50 p.m.	Canal del Infierno	5.10 p.m.	Martin García	48	5	25.5	105
—	—	11	8.55 a.m	Canal del Infierno	—	—	12 m.	San Pedro	48	5	26	108
—	—	12	3.50 p.m	San Nicolás	12.45 p.m.	San Nicolás	7.50 p.m.	Rosario	49	5	25	112
—	—	13	—	—	1.35 a.m.	Palmira	12.30 a.m.	Diamante	48	5	25.5	112
—	—	14	3.45 p.m	Palmar	12.15 p.m.	Colastiné	—	—	48	5	25	112
—	—	14	4.55 p.m	Colastiné	6.30 p.m.	Paraná	—	—	—	—	—	—
—	—	15	4.50 p.m	Paraná	2.50 a.m.	Andarias	—	—	48	5	25	108
—	—	16	6.15 a.m	Andarias	6.15 p.m.	Garibaldi	2.30 p.m.	La Paz	48	5	25.5	100
—	—	17	6.5 a.m	Garibaldí	6 p.m.	Mal Abrigo	11.30 a.m.	Esquina	48	5	25	110
—	—	18	5.50 a.m	Mal Abrigo	8.25 p.m.	Bella Vista	6 p.m.	Goya	48	5	25	110
—	—	19	5.35 a.m	Bella Vista	8.30 a.m.	Tacuarí	—	—	48	5	25.5	100
—	—	20	8.45 p.m	Tacuarí	2.45 p.m.	Barranqueras	9.30 a.m.	Empedrado	48	5	25	110

ACAECIMIENTOS—El dia 10 zarpamos del Puerto del Riachuelo con el Batallon Nº 11 de Línea repartido convenientemente en la cañonera «Pilcomayo» y vapor aviso «Vigilante». A las 5.50 p.m. fondeamos en el Canal del Infierno á causa de la cerrazon. A las 8.55 a.m. del dia 11 zarpamos siguiendo viage aguas arriba, fondeando en el Puerto de San Nicolás á 12.45 p.m. Habiendo tomado los víveres necesarios para la tropa, zarpamos de dicho puerto siguiendo nuestro viage hasta las 12.15 p.m. del dia 14, que anclamos en el riacho Colastiné (Santa Fé), desembarcando el Batallon Nº 11 se dió órden á la cañonera «Pilcomayo» y aviso «Vigilante» de regresar al puerto del Tigre, zarpamos al propio tiempo con la expresada y anclamos en el puerto del Paraná, donde se tomó carbon. El dia 15 á las 4.45 p.m. zarpamos de dicho puerto continuando nuestro viage aguas arriba, habiendo tenido que fondear de noche en los parages Andarias, Garibaldi, Mal Abrigo, Bella Vista y Tacuarí, á causa de encontrarse el rio sumamente bajo. El dia 20 á las 2.45 p.m. anclamos en el puerto de nuestro destino, Barranqueras.

Barranqueras, 20 Agosto de 1887.

Urbano de la Fuente.

Digitized by Google

BOMBARDERA «CONSTITUCION»

EXTRACTO DEL VIAGE EFECTUADO POR LA EXPRESADA DESDE BARRANQUERAS A CORRIENTES Y VICE-VERSA Y DE BARRANQUERAS Á LA BOCA, CONDUCIENDO INDIOS PRISIONEROS Y VARIOS GEFES Y OFICIALES DEL EJÉRCITO.

AÑO	MES	DIA	PUNTO DE SALIDA		PUNTO DE LLEGADA		PUNTO DE TRÁNSITO		MÁQUINA			
			HORAS	SALIDA	HORAS	LLEGADA	HORAS	TRÁNSITO	PRESIÓN	EXPANSIÓN	[illegible]	[illegible]
1887	S'bre.	2	2.15 a.m	Barranqueras	1.20 p.m	Corrientes			40	5	25	80
		12	8.12 —	Corrientes	6.10 -	Chinota	9.30 a.m	Barranqueras	48	5	25	110
—	—	13	6 —	Chinota	4.20 -	Quirquincho	6.55 a.m	Bella Vista	48	5	25	115
—	—	14	9.50 —	Quirquincho	3.40 -	San Juan	11 a. m.	Esquina	48	5	25.5	119
—	—	15	2.15 p.m	San Juan	2.50 -	La Paz			48	5	25	115
—	—	16	5.40 a.m	La Paz	2.30	Colastiné	2 p. m.	Paraná	49	5	23	118
—	—	17	12.30 —	Colastiné	11 50	Rosario	6.10 a.m	Diamante	49	5	23	119
—	—	19	8.20 p.m	Dia 18—Rosario	12.25 -	Varado	-		48	5	25	110
—	—	20	12.10 a.m	En marcha	11.30	Boca	6.50 p.m	Martin García	48	5	24	116

Dia 2—Zarpamos del puerto de Barranqueras y fondeamos en el de Corrientes el mismo dia á causa de la bajante del rio. Dia 2, habiendo recibido órden de bajar á la Capital, zarpamos del puerto de Corrientes, llegamos al de Barranqueras donde embarcamos al señor coronel Blanco y varios oficiales y tropa, á mas 50 indios prisioneros, siguiendo viaje inmediatamente aguas abajo, llegando al puerto del Rosario el dia 17, donde se desembarcaron parte de las indias, tomando carbon en dicho puerto zarpamos siguiendo viaje aguas abajo. En las primeras horas del dia 19 varamos arriba de San Nicolás, de donde zafamos á las 12 y 10 a. m. del dia 20, siguiendo nuestro viaje con destino á la Boca del Riachuelo donde fondeamos el mismo dia á 11 y 30 p. m.

Boca del Riachuelo, Setiembre 20 de 1887.

Urbano de la Fuente.

Digitized by Google

BOMBARDERA «CONSTITUCION»

EXTRACTO DEL VIAGE EFECTUADO POR LA EXPRESADA DESDE LA BOCA HASTA EL ROSARIO Y DEL ROSARIO HASTA VILLA FORMOSA, CONDUCIENDO EL 4° DE INFANTERIA DE LINEA.

AÑO	MES	DIA	PUNTO DE SALIDA		PUNTO DE LLEGADA		PUNTO DE TRÁNSITO		MÁQUINA			
			Horas	*Salida*	*Horas*	*Llegada*	*Horas*	*Tránsito*	*Presion*	*Expansion*	*Vacío*	*Revoluciones*
1887	Diciemb.	17	11.17 a.m.	Boca			7.27 p.m.	Zárate	45	5	24	102
—	—	18			2.20 p.m.	Rosario			45	5	24	102
1888	Noviemb.	1	6.25 p.m.	Rosario			9.15 p.m.	San Lorenzo	48	5	23	108
—	—	2					10.50 a.m.	Paraná	48	5	24	108
—	—	3	11.15 p.m.	La Paz	1.05 p.m.	La Paz			45	5	24	100
—	—	4	9.15 a.m.	Bella Vista	7.15 a.m.	Bella Vista	5.00 a. m.	Cuevas	46	5	24	100
—	—	5			9.45 p.m.	Corrientes			45	5	22	100
—	—	6	8. 7 a.m.	Corrientes			4.30 p. m.	Timbó	48	5	24	100
—	—	7			5.30 a.m.	Villa Formosa	4.00 a. m.	Villa Franca	48	5	24	100

ACAECIMIENTOS

Dia 17 zarpamos de la Boca del Riachuelo con destino al puerto del Rosario, donde dimos fondo el dia 18 esperando en dicho punto órdenes. Dia 31 de Enero se embarcó en la expresada y vapor «Azopardo» el batallon N° 4 de linea, saliendo de ese puerto el mismo dia con destino á Formosa, siguiendo nuestras aguas el vapor «Azopardo». Dia 3 anclamos en el puerto de La Paz donde se tomó carbon y víveres, siguiendo la marcha aguas arriba. Dia 6 paramos en el punto del Timbó, embarcando un Oficial y 4 soldados del mismo batallon, siguiendo viage á Formosa donde fondeamos el dia 7, procediendo al desembarco de la tropa.

Formosa, 7 de Enero de 1888.

Urbano de la Fuente.

Digitized by Google

BOMBARDERA «CONSTITUCION»

EXTRACTO DEL VIAGE EFECTUADO POR LA EXPRESADA DESDE VILLA FORMOSA HASTA LOS TALLERES DE MARINA (RIO LUJAN)

AÑO	MES	DIA	PUNTO DE SALIDA		PUNTO DE LLEGADA		PUNTO DE TRÁNSITO		MÁQUINA			
			HORAS	SALIDA	HORAS	LLEGADA	HORAS	TRÁNSITO	PRESION	EXPANSION	VACIO	REVOLUCIONES
1888	Enero	7	5.30 p.m.	Villa Formosa	—	—	6 p.m.	Villa Franca	50	5	24	112
—	—	8	1.30 p.m.	Corrientes	5.15 a.m.	Corrientes	5.55 p.m.	Empedrado	48	5	23	100
—	—	9	—	—	7.35 p.m.	La Paz	9.15 a.m.	Goya	48	5	23	105
—	—	10	1.34 p.m.	La Paz	—	—	9 p.m.	Paraná	50	5	23	112
—	—	11	—	—	—	—	11.15 a.m.	Rosario	50	5	23	106
—	—	11	—	—	11.30 p.m.	Zárate	6.25	San Pedro	50	5	23	102
—	—	12	10.15 a.m.	Zárate	2.55 p.m.	Tigre	11.15 a.m.	Campana	—	—	—	—

ACAECIMIENTOS—El dia 7 zarpamos de Villa Formosa con destino al Rio Lujan. Dia 8 anclamos en el puerto de Corrientes para tomar víveres, zarpando de dicho punto á la tarde del mismo dia. Dia 9 anclamos en el puerto de La Paz, donde tomamos carbon y víveres. Dia 10 en marcha. Dia 11 anclamos en el puerto de Zárate, entregando al Gefe del Arsenal 8 jarras metálicas, conteniendo 24 cargas de granadas ordinarias de 27 libs. 12 onzas c/u, 36 cargas para granadas Pallisser de 6 libs. 7 onzas c/u., 19 cargas para granadas Strapned de 1 lib. 12 onzas c/u, todo en buen estado de conservacion. Una vez efectuada esta operacion, zarpamos con destino al Rio Lujan, en cuyo punto amarramos á las 3 p. m. del dia 12.

Rio Lujan, 12 de Enero de 1888.

Urbano de la Fuente.

Digitized by Google

BOMBARDERA «CONSTITUCION»

ESTADO GENERAL QUE DEMUESTRA LA EXISTENCIA Y CONSUMO EN LAS MÁQUINAS DE LA EXPRESADA, DE CARBON DE PIEDRA Y ARTÍCULOS DE MAYOR CONSUMO, DESDE EL 1° DE ABRIL DE 1887 HASTA EL 1° DE ABRIL DE 1888

NOMENCLATURA DE LOS ARTICULOS	Unidad de peso ó medida	Existencia á bordo el 1° de Abril de 1887	Recibido despues del 1° de Abril de 1887	Consumido desde el 1° de Abril 1887 hasta el 1° de Abril 1888	Existencia á bordo el 1° de Abril de 1888	OBSERVACIONES
Carbon de piedra....	kilos	24.940	197.151	222.091	—	Consumido en las máquinas, cocina y fragua
Aceite de oliva.....	»	8	411	419	—	Consumido en las máquinas y limpieza
Aceite valvolino fino.	»	7.500 gr.	400	407.500 gr.	—	Consumido en las máquinas y luces
Aceite valvolino cilind.	»	65	—	46.500 gr.	18.500 gr.	Consumido en las máquinas
Estopa algodon.....	»	11	90	101	—	Consumido en las máquinas y limpieza
Grasa.....	»	10.500	—	2	8.500 gr.	Consumido en las máquinas

Rio Lujan, Abril 1° de 1888.

Anatolio Figueroa.

Urbano de la Fuente.

Digitized by Google

Digitized by Google

correspondiente al personal de la expresada

Crédito

.DO		Carne	Postre y verdura
egn planilla Nº 1.....	$	73.72	14.57
egn planilla Nº 2.....	„	70.20	10.97
egn planilla Nº 3.....	„	103.83	14.88
egn planilla Nº 4.....	„	92.00	16.78
egn planilla Nº 5.....	„	103.70	17.67
egn planilla Nº 6.....	„	121.91	16.80
egn planilla Nº 7.....	„	136.93	33.83
egn planilla Nº 8.....	„	138.30	24.18
egn planilla Nº 9.....	„	132.72	25.50
egn planilla Nº 10.....	„	126.69	27.28
egn planilla Nº 11.....	„	120.43	21.30
egn planilla Nº 12.....	„	131.70	22.01
egn planilla Nº 1.....	„	127.26	28.39
iguales.....	$	1489.29	274.16

S. E. ú O.

Héctor Orma.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

BOMBARDERA «PILCOMAYO»

Rio Lujan, Mayo 31 de 1888.

Al Sr. Gefe de la 2ª Division Naval, Comodoro Don Augusto Lasserre.

Tengo el honor de dar cuenta á V. S. de las comisiones y movimientos de esta bombardera durante el año que ha trascurrido.

Al principiar el año se hallaba elbuque fondeado en el punto denominado «San Antonio de las Palmitas».

El dia 1º de Enero á las 8 h. 40 a. m. se zarpó con destino al puerto de Zárate remolcados por la bombardera «Constitucion», fondeando en dicho puerto á las 9.20 a.m. del mismo dia.

El 15 de Junio se zarpó para el puerto del Riachuelo, en cuyo puerto se fondeó el dia 16 á las 5 p. m., amarrándose el buque al costado del ponton «Necochéa» donde se tomó carbon.

El 10 de Agosto se zarpó para Santa Fé conduciendo una compañia de infanteria, seis mujeres y setenta y cuatro cajones pertenecientes al batallon 11 de línea. El 14 á las 9 h. y 30 a. m. se fondeó frente á la boca del puerto de Santa Fé y en seguida atracó el aviso «Vigilante» y se trasladaron la compañía del 11 y carga correspondiente. El 15 por la mañana se zarpó para el Rio Lujan, fondeando en el mencionado rio el 19 del mismo mes á las 10 1/2 a. m., fecha en que quedó el buque amarrado frente al paseo de los talleres nacionales.

Digitized by Google

Como se hallase en mal estado la hélice de babor, se procedió por órden superior á varar el buque en un parage conveniente, donde se cambió dicha hélice, haciéndose este trabajo con el personal del buque, secundado por el Taller con sus elementos.

Antes de concluir esta ligera reseña voy á permitirme indicar á V. S. que los trabajos efectuados á bordo durante el año pasado son bien pocos, debido á la carencia de elementos, pues como V. S. sabe, este buque desde que está en desarme no se le provee de nada absolutamente.

Doy así cumplimiento á lo dispuesto por V. S á quien Dios guarde.

Diego Laure.

Buenos Aires, Mayo 14 de 1888.

Al Señor Comandante General de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Contestando la nota de fecha 11 del corriente mes, que V. S. se ha servido pasar á esta Gefatura respecto á la memoria de los buques que componen la Division á mis órdenes, á fin de que agregue á la anteriormente pasada, la parte que corresponde hasta el mes de la fecha, tengo el honor de manifestar á V. S. que con motivo del desarme de los buques, no ha ocurrido más movimiento que el estrictamente necesario para la conservacion de ellos.

En la nota elevacion, hacia presente á V.S. que habiendo dispuesto la Superioridad las inmediatas reparaciones en los buques, hallándose con este motivo en los varaderos del Tigre, la bombardera «Constitucion» y de la Boca del Riachuelo la «República», debiendo los demás sufrir reparaciones de más ó menos importancia, me congratulaba de poder, por las razones expuestas, elevar á V. S. el

Digitized by Google

año venidero, el informe general de la Division en la forma en que deseaba poder hacerlo este año.

No habiendo pues ocurrido mas novedades que las que dejo expuestas mas arriba y abarcando por otra parte la memoria de los buques parte de los meses trascurridos hasta la fecha, la agregacion que esa Comandancia pide no sería sinó una repeticion de lo ya dicho.

Considero pues, salvo mejor parecer de V. S., inútil reproducir lo ya manifestado por esta Gefatura.

Dios guarde á V. S.

Augusto Lasserre.

Digitized by Google

Digitized by Google

ESTACION CENTRAL DE TORPEDOS

Digitized by Google

Digitized by Google

I

ESTACION CENTRAL DE TORPEDOS

Trabajos

El material de Torpedos ha sido cuidadosamente inspeccionado, limpiado y guardado, se han llevado á cabo en él las reparaciones y modificaciones que se han juzgado indispensables para su buena conservacion y uso.

A pesar de lo mucho que se ha trabajado, un material como este constantemente removido y aplicado, tiene necesariamente que dar lugar á reparaciones; sin esto es imposible toda práctica y el personal no puede de otro modo conocer el material que ha de servirse sin comprometer seriamente su resultado.

Entre la serie de trabajos efectuados merecen citarse los siguientes:

La compostura de la pequeña avería sufrida por la lancha Thornycroft N° 2 en la segunda division del compartimento estanco de proa, avería reparada en breves dias con el personal y elementos del taller de esta Estacion.

La avería que sufrió la lancha N° 1 debido á un temporal en la Colonia, fué tambien objeto de un serio trabajo, y á no ser la demora ocasionada por haberse mandado forjar el codaste en los Talleres de Marina, se hubiera terminado en breve tiempo.

Esto ha venido una vez mas á probar la necesidad de adquirir para esta Estacion elementos indispensables para composturas de cualquier naturaleza y cuya necesidad se

Digitized by Google

haría aún mas sentir en el caso de una guerra, donde las torpederas pueden sufrir averías debido á la actividad y trabajo que desplegarían.

La compostura de la avería sufrida por la «Alerta» en su quilla, por haber zafado de sus calzas yendo á golpear con su quilla sobre uno de los rieles del varadero (en la fuerte creciente de que se dá cuenta en el lugar correspondiente), mantuvo en actividad durante algun tiempo al personal de maquinistas, debido á que el sitio de la avería ofrecia dificultades para poder trabajar con comodidad.

Estas tres reparaciones se llevaron á cabo con toda felicidad, y actualmente las torpederas se hallarían todas en perfecto estado si se hubiese forjado el eje cigüeña del ventilador de la «Enrique Py» para tiraje forzado.

El que posée actualmente, aunque presta sus servicios está en muy mal estado y puede fallar en cualquier momento; la rotura de ese eje la sufrió la torpedera en su viage de Europa y fué compuesta provisoriamente en el puerto de recalada de Rio Janeiro.

En el trascurso de este año háse mantenido la pintura de todo el material y edificio en el más perfecto estado.

Las máquinas de las torpederas, los torpedos Whiteheads y demás máquinas y aparatos de esta Estacion, han sido desarmados para efectuar con prolijidad su limpieza y reparaciones de detalle que necesitaban, ajustándose despues debidamente y dejándolos en el más buen estado de funcionamiento.

El material de Torpedos siendo sumamente delicado necesita contínua limpieza, y es de sentir que su cuidado sea hecho con personal subalterno muy restringido, por cuanto de él depende en suma manera su buen estado de conservacion. En este sentido se ha hecho (en la medida de lo posible) cuanto enseña la práctica, pero la dotacion que señala el Presupuesto de Marina debe aumentarse para responder así mejor al servicio de su conservacion y limpieza.

Digitized by Google

Debo mencionar tambien que hace dos años que el Presupuesto de Marina señala á cada foguista el exiguo sueldo de $ m/n 16, con grave perjuicio de las máquinas de las torpederas, que necesitan casualmente de muy buenos foguistas, que no pueden engancharse por la razon de asignárseles menos sueldo del que en cualquier buque ó reparticion do la Armada se les dá.

Por último, entre los trabajos llevados á cabo, aunque de naturaleza distinta, debe mencionarse lo siguiente:

El año ppdo. se hizo una biela vertical de fierro como la usan los franceses en sus torpedos, y que ofrece sobre las que poséen los nuestros, la ventaja de facilitar la operacion del *balanceo* que debe hacerse antes de efectuar un lanzamiento, y colocóse en el torpedo n° 1354 con buen resultado.

Este año se han hecho en nuestro taller mecánico de torpedos, 6 más de un peso 3/4 veces menor, por el estilo de la del modelo francés, pero de construccion mas sencilla y cómoda para el personal encargado del balanceo de los torpedos, empleando como metal el bronce, que ofrece la ventaja de no oxidarse y cuya mano de obra es siempre mas fácil.

Ejercicios y experiencias

En el mes de Enero se hicieron ejercicios de botalon con la torpedera n° 1.

Rendidos los exámenes anuales por los Oficiales del curso del año anterior, fué necesario hacerles tormar parte en los siguientes ejercicios para atestiguar el grado de instruccion práctica alcanzado.

Fueron invitados para presenciarlos desde el bordo del «Maipú» S. E. el señor Ministro de Guerra y Marina, el señor Gefe del Estado Mayor de la Armada y los señores miembros de la Comision Examinadora.

Digitized by Google

Para estos ejercicios se habian alistado de antemano las torpederas «Ferrer» y las dos de 2ª clase: 4 torpedos improvisados con cargas de algodon pólvora de 50, 30 y 20 kg. cada uno.

La torpedera de 1ª clase debía efectuar lanzamientos por medio del aire comprimido y de la pólvora (Pebble) conforme los estudios que fueron hechos en esta Estacion.

Las torpederas de 2ª clase debian efectuar simulacros de ataque por medio del torpedo de botalon, y los torpedos improvisados y fondeados á distancias convenientes debian ser inflamados por el método comun.

Efectuados que fueron estos ejercicios, y en los que tomaron parte los Oficiales, Profesores y alumnos dirigidos por su Gefe el Teniente de Fragata Don Manuel J. Garcia, éste fué públicamente felicitado por su buena direccion y feliz resultado.

En el mes de Abril la torpedera «Alerta» efectuó dos lanzamientos. El nº 1328 salió con buena direccion, pero á unos 100 metros fué desviado á la izquierda por un camalote. El nº 1335 al principio describió bien su trayectoria, pero luego que fué influenciado por la corriente y los numerosos camalotes, cambió de direccion.

En el mes de Mayo se hicieron durante tres dias ejercicios de lanzamiento desde el aparato instalado en la punta del muelle, para la práctica de los Oficiales y verificacion del funcionamiento de los torpedos. Estos por efecto de la accion de la corriente desviaban todos á la izquierda del rio en direccion al atracadero del «Maipú», y uno de ellos, el torpedo nº. 1332, sufrió tal desvío que fué á chocar con el pantoque de aquel, originando esto la rotura de los tornillos que ajustan la cabeza al resto del cuerpo del torpedo y la inmersion de aquella y su desaparicion consiguiente.

A pesar de haber sido infructuosas las tentativas del buzo para encontrarlo, dificultadas por los numerosos pozos existentes en el lecho del Rio Lujan, debido al dragaje interrumpido, el torpedo en sí no sufre nada por la pérdida

Digitized by Google

de su cabeza, por cuanto en esta Estacion hay dos de repuesto, mandados por la fábrica de Fiume cuando se adquirió el material, en prevision de estos accidentes de pérdida.

Las torpederas «Centella», «Alerta» nº 1 y nº 2 fueron á efectuar ejercicios y evoluciones en la Rada Exterior del puerto de Buenos Aires.

La única novedad ocurrida fué la avería casual sufrida por la lancha nº 2 en la 2ª division del compartimento estanco de proa, avería sin ulterioridad ninguna y fácil de reparar en breve tiempo con el personal y elementos del Taller de esta Estacion.

En el mes de Junio zarparon las torpederas para tomar parte en los ejercicios con la Escuadra de Evoluciones, llevando á su bordo el siguiente personal de oficiales y marineros:

Comandante de la «Centella».

Teniente de Fragata don Felix Dufourg.

Oficial alumno, A. de F. don Juan Grieirson.

Un maquinista, un guarda-máquina, dos foguistas y tres marineros.

Comandante de la «Alerta».

Alférez de Navío don Julio M. Hictce.

Oficial alumno, A. de F. don Hilario Ibarra y demás personal igual al anterior.

Comandante de la nº 1.

Alférez de Navío don Adolfo Diaz.

Oficial alumno, A. de F. don Ramon Casas.

Un maquinista, dos foguistas, dos marineros.

Comandante de la nº 2.

Alférez de Fragata don Juan Peffabet.

Oficial Alumno, A. de F. don Luis Imperiale. y demás personal igual al anterior.

A su regreso se elevó á la Superioridad un extenso parte acompañado de un plano de las operaciones llevadas á cabo por la Escuadrilla de torpederas, en los simulacros de ataque contra la Escuadra de Evoluciones, fondeada en Punta Lara y malecones de La Plata.

Digitized by Google

La torpedera nº 1 trajo uua pequeña avería en el timon causada por el temporal sufrido en la Colonia, y que es de fácil compostura.

En el mes de Setiembre el señor A. S. Dahlberg, inventor de un explosivo llamado «Sternite», vino á efectuar aquí sus pruebas dando un resultado completamente negativo.

En el mes de Octubre zarparon las seis torpederas con destino al puerto del Paraná con los siguientes Oficiales:

«Alerta»	al mando	del T. de F.	don	Felix Dufourg.
«Centella»	»	» »	»	Eugenio Leroux.
«Ferrer»	»	» A. de F.	»	Juan Peffabet.
Nº 1	»	» A. de N.	»	Adolfo Diaz.
Nº 2	»	» A. de F.	»	Carlos Garcia Aparicio.

El dia 26 se lanzaron los torpedos Nos 1328, 1335, en las profundas aguas del parage llamado *Bajada grande* (Paraná), frente al muelle de carga y descarga del Ferro-Carril. Por la premura del tiempo se cargaron aquellos á 40 atmósferas, regulando la marcha del torpedo á 25 atmósferas (16 m/m).

Planilla

Nº DEL TORPEDO		PISTON ADELANTE — CANTO INFERIOR	PISTON ATRAS — CANTO SUPERIOR	PREPONDERANCIA	SERVO MOTOR ÁNGULO DE FIJACION	INMERSION	DIENTES	PRESION ACUMULADOR	PRESION OBTENIDA	PRESION REMANENTE
1335	Horizontal..	7	7	—	—	—	—	—	atm.	—
	Punta abajo.	80	—	—	—	4	4	25	1.5	38
	Punta arriba.	—	72	—	—	—	—	—	—	—
1328	Horizontal..	9	97	—	—	—	—	—	atm.	—
	Punta abajo.	78	—	47.5	1	2	4	25	2.75	20
	Punta arriba.	—	72	—	—	—	—	—	—	—

El primer torpedo lanzado aguas abajo (corriente 3 millas), dió una perfecta direccion, pudiéndose pescar fá-

Digitized by Google

cilmente, á pesar de la poca luz crepuscular que habia (7 p. m.).

El segundo, lanzado aguas arriba en las mismas condiciones que el anterior, salió del tubo con la válvula de admision á los cilindros cerrada, á consecuencia de haber pasado el gatillo del torpedo por entre un costado de la ranura del tubo, y el dedo metálico que esta posée para echar atrás el gatillo y abrir la válvula de admision á los Oilindros.

Este torpedo se lanzó ya de noche y con muchas probabilidades de perderlo; sin embargo fué pescado por algunos oficiales.

El dia 30 se fondearon á unos 200 metros de la isla que se halla frente al Paraná, dos torpedos de fondo de 200 y 250 kilógramos de algodon pólvora húmedo, con tubos de inflamacion Mac-Evoy.

La dificultad de tender un cable viejo con una lancha de 2ª clase en parajes de tanta corriente, exigió mucho cuidado, pues estas carecen de carrete y demas poléas como desarrollar sin *cocas* un cable de alambre adujado en muchas vueltas, origen quizá del desperfecto que mas tarde se notó.

En presencia del Sr. Gobernador Basavilbaso, se hicieron dos lanzamientos de torpedos, cuyos datos y resultados fueron los siguientes:

Planilla

Nº DEL TORPEDO	CARGA EN ATMÓSFERAS	DIMENSIONES	DIENTES	REGULADOR	PRESION EN EL ACUMULADOR	PRESION OBTENIDA
1328	50	2	5	16	30	2.9 atm.
1335	50	2	5	16	21	1.2 «

El primero se lanzó á favor de la corriente, y el segundo en contra, desviando á la derecha mucho mas que el primero.

Digitized by Google

El mal resultado alcanzado con los torpedos de fondo, cuya inflamacion no pudo efectuarse, es debido tan solo al empleo de embarcaciones poco adecuadas para trabajos semejantes.

La Estacion carece aún de embarcaciones *ad-hoc*, á pesar de las indicaciones hechas por el entonces Teniente de Fragata Don Manuel J. García y reiteradas por el que suscribe.

Recojido el cable empleado y palmeándolo, se constató la rotura en varias de sus partes, motivada por la fuerte traccion ejercida por la torpedera al tenderlo.

Una vez el torpedo suspendido y llevado á tierra, se verificó:

1° Que no habia penetrado agua en él.

2° Que el tubo de inflamacion estaba en perfecto estado con sus espoletas bien guarnidas.

3° Que las espoletas eran buenas por la explosion que se hizo de ellas como prueba final.

En el mes de Diciembre se hicieron las experiencias siguientes:

Se encendieron dos paquetes de gelatina, uno de 103 y el otro de 97 gramos para ver la cantidad de resíduos que dejaban; el de 97 gramos dió un resíduo de 6 gramos ó sea próximamente el 6 °/₀.

Se improvisaron dos torpedos de 1 kilg. 25 gr. c/u. de dinamita de Avigliana, cebándolos con dos espoletas Mac-Evoy. La primera explosion producida á una inmersion de 14 piés y distante 50 metros del muelle de esta Estacion, produjo una hinchazon en la superficie sin levantar las aguas á mas de 1 1/2 pié. La trasmision de la onda de efecto ó compresion fué instantánea á 50 metros, pues se sintió un golpe seco y fuerte en los puntales del muelle, debido á que el agua no siendo compresible ha trasmitido las vibraciones como si fuera una masa sólida por la instantaneidad de la explosion.

Digitized by Google

Los resíduos de esta clase de dinamita son porosos, quebradizos, de color amarillo rojizo, de sabor ácido y en cantidad del 30 °/₀.

La exudacion de algunos paquetes de 2 1/2 kg. indujeron á su destruccion por lo peligroso de su conservacion.

Se hicieron además las siguientes pruebas:

Nº DE LA EXPLOSION	EXPLOSIVO	CARGA	MECHA BICKFORD	ESPESOR DE LA CHAPA	DURACION DE LA MECHA	AVERIA	OBSERVACIONES
1	Algodon pólvora	52 gr	1 met.	8 m/m.	—	círculo de 65 m/m diámetro	detonac.
2	» Avigliana	—	—	—	2.10 m. s.	—	
3	Dinamita nº 1	—	—	—	2.9 —	—	
4	» » 2	—	—	—	2.9 —	aboyadura	
5	Gelatina explosiva	—	—	—	2.10 —	2 grietas	
6	» »	—	—	—	2.7 —	marcó la plancha	
7	» »	—	—	—	2.10 —	círculo de 65 m/m. diametro	

8—Un metro de mecha Bickford sumerjido en el agua arde en dos minutos.

9—Inflamado un disco de detonante iniciador, arde con una llama roja dejando un resíduo negro (1/2 °/₀) proveniente del algodon.

10—Inflamado 100 gramos de gelatina, ardieron en 1 m. 7 s. con una llama roja clara, dejando 10 °/₀ de resíduo rojizo.

11—Se repitió la prueba anterior, dejando 9 °/₀ de resíduo.

12—Inflamada dinamita nº 2, ardió con una llama rojiza presentando mucha inercia para su inflamacion, la que so-

Digitized by Google

lamente pudo verificarse en las partes puestas directamente al contacto de una brasa.

Comisiones

DIAS	MES	TORPEDERA	OFICIALES	EN COMISION
27,28,29	Julio	«Centella»	A. de N. Julio M. Hictce A. de F. Juan J. Peffabet	A La Plata.
7	Agosto	»	A. de N. Julio M. Hictce	A Zárate.
10	»	»	» » »	Al Rio de La Plata.
19	»	» N° 2	» » » Adolfo M. Díaz.	A La Plata.
18	Noviembre	N° 1	A. de N. Adolfo M. Diaz	A San Fernando.
24	»	»	» » »	A la Boca.
14,15	Diciembre	»	A. de F. Juan J. Peffabet	Al Paraná Miní, Las Escarabelas, etc.
20	»	»	A. de N. Julio M. Hictce.	A Zárate.
30	»	»	A. de F. Juan J. Peffabet	A Zárate.

Movimiento del carbon

MESES	RECIBIDO Kg.	CONSUMIDO Kg.	PRESTADO Kg.	DEVUELTO Kg.	EXISTENCIA Kg.
Junio	20.000	180	—	—	—
Julio	—	5.847	2.850	—	11.123
Agosto	19.000	7.335	3.450	—	19.338
Set'bre	—	8.094	2.800	—	8.444
Octubre	20.000	9.927	2.985	—	15.532
Nov'bre	20.000	15.287	430	1.000	20.815
Dic'bre	—	12.647	1.070	—	7.098
TOTAL	79.000	59.319	13.585	1.000	7.098

Digitized by Google

Movimiento del Personal

MESES	ALTAS					BAJAS					DESERCIONES				
	Cabo torpedista	Marinero 1ª	Marinero 2ª	Foguista	Ordenanza	Cabo torpedista	Marinero 1ª	Marinero 2ª	Foguista	Ordenanza	Cabo torpedista	Marinero 1ª	Marinero 2ª	Foguista	Ordenanza
Enero.....	--	3	2	4	1	3	1	—	1	—	—	—	—	1	—
Febrero		1	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Marzo..	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	1	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Mayo.....	2	2	1	5	—	1	—	—	1	—	—	2	—	3	—
Junio.....	1	—	—	2	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Julio	—	11	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—
Agosto ..	1	1	—	1	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	1
Setiembre....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1
Octubre. ...	—	3	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Noviembre..	—	2	2	—	1	2	2	—	1	—	—	2	—	1	1
Diciembre ...	—	3	—	—	—	—	5	1	1	—	—	—	—	—	—
TOTAL	5	28	6	17	5	7	14	2	8			5	1	7	3

Movimiento del Detalle

Notas recibidas..... 75
Notas é informes elevados..... 37

Novedades

El dia 15 de Abril la bandera nacional permaneció izada á media asta en señal de duelo por la muerte del Ministro Argentino en Viena, Don Manuel R. García.

El dia 26 de Noviembre, se hizo reconocer como Gefe de la Division, al Capitan de Navío Don Juan Cabassa, mientras dure la comision del Gefe titular, Comodoro Don Daniel de Solier.

Se recibieron de la barca «Dogali», recientemente llegada, el material siguiente, contratado por el Superior Gobierno Nacional con la fábrica italiana de Avigliana, (Piamonte):

4,000 kilg. gelatina explosiva Nobel, con sus correspondientes cargas iniciadoras.

Digitized by Google

20,000 cápsulas (gram. 1,5 fulminato de mercurio).

4,000 metros de hilo y cable conductor.

Mandadas por la misma fábrica, se recibieron tambien dos cajas conteniendo muestras de algodon-pólvora, dinamita y mechas Bickford.

Todo el material recibido viene en buen estado y muy bien acondicionado.

Crecientes

El dia 10 de Julio, á consecuencia de una gran marea, se inundó todo el establecimiento.

Distribuida la gente para arreglar y trincar todos los enseres, á fin de que no fueran arrastrados é inutilizados por el agua, se dispuso que salieran tres embarcaciones á dar salvatage á las familias del pueblo que lo necesitasen.

La única novedad, fué la de que la torpedera «Alerta», debido al fuerte repunte de la noche, zafó de sus calzos, rompiendo las trincas laterales de estribor, y yendo apoyar su quilla en uno de los rieles del varadero se hizo una pequeña avería.

La otra gran marea, habida el dia 5 de Octubre, inundó todo el piso del establecimiento, y su altura sobrepasaba 20 centím. el piso del galpon. Se tomaron, entre otras precauciones, las de abrir las válvulas de las máquinas de las torpederas, para que se inundaran, evitando así toda averia.

Digitized by Google

II

ESCUELA DE TORPEDOS

El dia 20 de Enero, tuvieron lugar los exámenes anuales, ante la Comision nombrada por el Superior Gobierno Nacional, compuesta así:

Presidente: Comodoro Don Daniel de Solier.
Vocales: Capitan de Navío Don Clodomiro Urtubey.
» Director de la Escuela Naval, Don Eugenio Bachman.
» Teniente Coronel de Artillería, Don Emilio Seelstrang.
» Profesor de la Escuela Naval, Don Ulrich Courtois.
» Id. id. id. Don Olaf Storm.
» Teniente de Fragata, Don Guillermo Scott Brown.
» Id. id., Don Santiago Albarracin.

El resultado alcanzado, sumamente satisfactorio, clarovidencía el esfuerzo hecho en pro de la Escuela, á pesar de las dificultades de todo género con que se ha tropezado.

Las clasificaciones obtenidas son, en general, buenas y por demás satisfactorias, por ser este año el del estreno de la Escuela, y por los innumerables contratiempos habidos, enumerados en la memoria del año ppdo.

Los Oficiales examinados son los siguientes:

Alférez de Fragata Don Juan Peffabet.
» » » Eduardo Quesnel.
» » » Segundo Pozzo.
» » » Manuel J. Lagos.
» » » Luis Estebe.
» » » Augusto Sarmiento.

Digitized by Google

En el mes de Febrero, se dispuso que el Alférez de Fragata, Don Juan I. Peffabet, continúe prestando sus servicios en este establecimiento, y que el de igual clase Don Cárlos Garcia Aparicio repita el curso de la Escuela, por no haber rendido aún por enfermedad el exámen que marca el Reglamento. Los demás Oficiales obtuvieron su pase á otros buques de la Armada.

En el mes de Marzo, por órden de la Superioridad se presentaron los Oficiales ex-alumnos de la Escuela Naval que á continuacion se expresan y que han de cursar este año, los estudios de la Escuela.

Hé aquí sus nombres:

Alférez de Fragata Don Cárlos Garcia Aparicio
» » » » Juan S. Attuell
» » » » Hilario Ibarra
» » » » Luis Imperiale
» » » » Juan Grierson
» » » » Ramon Casas.

Inaugurado el nuevo curso el dia 17 de Marzo se confeccionó el siguiente horario de sustraccion:

DIAS	HORA	MATERIAS	HORA	MATERIAS
Lunes.....	9 á 10 a. m.	Electricidad	2 á 3 p. m.	Torpedo Whitehead
Martes.....		Explosivos		Material en servicio
Miércoles....		Electricidad		Torpedo Whitehead
Jueves.....		Explosivos		Material en servicio
Viernes.....		Electricidad		Torpedo Whitehead
Sábado		Explosivos		Máquinas ó ejercicios

Se distribuyeron las distintas materias de enseñanza con el objeto de dividir el trabajo y estudio de las mismas, de la siguiente manera:

Torpedo Whitehead, á cargo del Teniente de Fragata don Félix Dufourg.

Digitized by Google

Curso de Electricidad, á cargo del Alférez de Navío don Adolfo Diaz.

Material en servicio, á cargo del Alférez de Navío don Julio M. Hictce.

Explosivos, á cargo del Alférez de Fragata don Juan Peffabet.

Los demás meses del año, las clases fueron interrumpidas varias veces, debido á que los Oficiales Alumnos, toda vez que las torpederas efectuaban ejercicios eran embarcados con el propósito de adiestrarlos en su manejo y de adquirir los conocimientos esencialmente prácticos que tanto necesitan; así esos Oficiales pudieron tomar parte en los ejercicios con la Escuadra de Evoluciones y en el viage al Paraná.

El dia 10 de Diciembre verificáronse los exámenes anuales ante la misma Comision nombrada el año ppdo., con la agregacion del Auditor de Marina Señor Carranza. El resultado alcanzado lo demuestra claramente el cuadro adjunto:

NOMBRES	TORPEDO WHITEHEAD	ELECTRICIDAD	MATERIAL EN SERVICIO	EXPLOSIVOS
Cárlos Garcia.....	7.33	8.00	8.05	9.00
Luis Imperiale.....	8.33	10.00	9.05	9.75
Ramon Casas.....	9.83	8.75	10.00	10.00

	TOTAL	PROMEDIO	EQUIVALENTE	OBSERVACIONES
Cárlos Garcia.....	33.83	8.46	muy bueno	se clasifica
Luis Imperiale	37.58	9.39	sobresaliente	de
Ramon Casas.....	38.58	9.64	id.	3 á 10

Se hicieron litografiar cien certificados para extenderlos á los Oficiales Alumnos una vez rendidas las pruebas finales.

Digitized by Google

Firmadas por los miembros de la Comision Examinadora, se han extendido á las Oficiales del curso anterior, los certificados de Oficiales Torpedistas de 2ª clase, certificados á que se han hecho acreedores, segun el artículo 9º del título 8º del Reglamento orgánico de la Escuela.

Como no se tenía aún conocimiento oficial de la aprobacion de los últimos exámenes, no se han podido extender los certificados que corresponden á sus Oficiales.

En la Escuela debe preocuparnos seriamente la instabilidad actual de los Oficiales y la falta de comodidad en los alojamientos.

Durante el curso de este año se han concedido pases á mediados del año sin haber aún terminado los cursos de la Escuela y sin haber rendido aún el exámen reglamentario, y esto debe evitarse. Esas separaciones llevan el desaliento en los que quedan y la facilidad de obtener los pases en vísperas de dar exámen de una especialidad difícil de adquirir á bordo de un buque por falta de elementos adecuados, es uno de los inconvenientes serios con que viene tropezando la Escuela desde su fundacion; sería, pues, bueno evitarlo.

Copio íntegros, por adecuados, algunos párrafos de la memoria del año ppdo., presentada por el entonces Teniente de Fragata Don Manuel J. Garcia:

«Una de las necesidades presentes es la instalacion de una litografía para reproduccion de los dictados, pues es un inconveniente serio la pérdida de tiempo que origina el trabajo de las copias, trabajo hecho por los Oficiales Alumnos.

No dejaré de mencionar los beneficios que reportaría la apertura de las clases para el personal subalterno apto para el servicio de torpedos.

La Escuela de *Cabos y Condestables* no funciona por falta de personal presupuestado para seguir los cursos anuales.

Una pequeña erogacion pecuniaria permitiria el enganche de jóvenes criollos como alumnos de esa Escuela

Digitized by Google

y que en tiempo de guerra estarian en aptitud de prestar excelentes servicios.»

Como una de las preocupaciones primeras del futuro, debe ser la instruccion del personal, he creido de mi deber, al terminar la presente Memoria, encarar la cuestion Escuela bajo el punto de vista de las irregularidades y tropiezos que dificultan su marcha regular, para que el anhelo respecto de su prosperidad, sea cuanto antes una realidad incontestable.

Rio Lujan, Abril 10 de 1888.

Félix Dufourg.

Comisiones

Enero á Abril 1888

En cumplimiento de una órden de la Superioridad, zarpó la torpedera nº 2, con el fin de hacer un reconocimiento del estado y disposicion del ponton «Paraguay»; de lo que resultó:

Que el buque en cuestion es un casco construido en la Asuncion del Paraguay el año 1862 con maderas duras y ligadas con pernerías de cobre, haciendo sus fondos y obras vivas muy resistentes.

No tiene mamparos internos y sus bodegas contienen quince toneladas de carbon y dos de piedra.

Con una eslora de 224 piés, manga de 28 y puntal de 14, desplazaba 800 toneladas. Tiene un solo palo en el centro de su cubierta. Se halla á pique en una profundidad de 12 piés en aguas medias y no tiene de visible sinó un pedazo de regala del lado de estribor y muy poco del castillete de proa. Tiene su quilla quebrada y tambien sus costados á unos 80 piés de la roda, descan-

Digitized by Google

sando sobre un relieve que el fondo hace en ese paraje y que ha ocasionado su rotura completa al irse al fondo; en sus extremidades hay una diferencia de un piè 6 pulgadas que acusa la sonda.

La posicion del casco con respecto al tùnel de toma de las aguas corrientes que está orientado al N. N. O., es casi perpendicular y á una distancia de 18 metros de la torre donde se hallan cuatro válvulas absorventes, hay una distancia de 50 metros.

Estas distancias, tratándose de obras tan delicadas, influyen mucho para el empleo de cargas reducidas, sobre todo á popa.

Las corrientes producidas por las mareas diurnas han acumulado una cantidad de arena de 2 piès 5 pulgadas de altura á popa, las que se estienden formando un banco que va en direccion de la válvula Sud de la torre de toma, que sin duda alguna, dada la rapidez, aquel depósito la llegará á tapar.

Su extraccion depende ùnicàmente de los elementos de que siempre ha carecido y con los cuales hay que completar los que ya tiene esta Estacion; hèlos aquí:

Una cabria flotante con sus accesorios, cadenas, brazos, ganchos, cuadernales, etc.

Una chata para depositar cerca de los trabajos el explosivo en mal estado que se saque del arsenal de Zárate (2000 kg.)

Una chata para cargar las maderas provenientes de las explosiones.

25 toneladas de carbon para el guinche á vapor y consumo de la torpedera que se emplearía en estos trabajos.

Las envueltas de las cargas pequeñas (10, 20 y 30 kg.) se deberán comprar al comercio, lo mismo que botadores y otras menudencias insignificantes.

Al buen fin de estos trabajos, podria concurrir el personal de esta Estacion, que aspira á toda práctica benéfica.

En el mes de Febrero tambien se reconoció el estado y posicion del casco de fierro del «Fulminante,» ido á pique

Digitized by Google

con la proa aguas arriba sobre la márgen izquierda del rio Lujan.

El casco se halla á una distancia de 25 metros de la costa y á la altura donde desemboca el riacho del Tigre, despues de haber sido devorado por un incendio lo que constituia toda su armazon interna y externa de madera y dividido en dos por la explosion de las materias explosivas que contenian sus almacenes, han ido acumulándose por depósitos continuos de lo que arrastran las aguas del rio y formado en su interior un banco de barro arcilloso de 6 piés en el centro, el que va disminuyendo hasta 2 piés en las proximidades de la proa y popa; este estorbo es de fácil remocion.

En los dias de grandes bajantes se puede dar principio á la extraccion de un buen número de planchas de hierro en excelente estado que formaban el casco, sin necesidad de emplear cargas de dinamita y tan solo el corta-fierro y una cabria para suspender los pedazos así extraidos.

Las cargas de dinamita ó algodon pólvora se podrán emplear para desligar las obras vivas que hoy están enterradas en el lecho del rio (9 piés de profundidad en marea baja) y cuyo principal inconveniente es sostener las curvas de hierro que sobresalen á la superficie de las aguas y que ofrecen un grave y constante peligro á la navegacion, sobre todo de noche.

Las dificultades que hay en el empleo de la dinamita son lo reducido de las cargas en relacion con la resistencia del sólido casco de hierro á destruir, pues empleándolas en grande escala causarán muchos perjuicios á los vecinos de los alrededores, como ya se ha experimentado, aumentando estos inconvenientes á medida que pase el tiempo, pues la poblacion crece con mucha rapidez.

El banco formado por este obstáculo en uñ rio tan angosto—100 metros—es más de la tercera parte y seguirá siendo mayor si no se elimina pronto.

Teniendo este Establecimiento parte de los elementos necesarios y el personal debido, con la adquisicion de

Digitized by Google

una chata y de una grua flotante de la fuerza de 25 toneladas, podríase dar principio á los trabajos de extraccion.

Ejercicios

En el mes de Abril la torpedera «Ferrer» salió á efectuar ejercicios en el Rio de la Plata.

El armamento lo componian dos torpedos Whitehead (N°s 1332 y 1328) que debian ser lanzados en circunstancias distintas. Estando al ancla la torpedera y en direccion normal á la corriente, que tenia una fuerza de 28 millas, se lanzó el n° 1332. Este siguió 80 metros con buena direccion, desviando luego á favor de la corriente. Lanzado el n° 1328 en una direccion que formaba un ángulo de 25° con la corriente, no desvió nada en la trayectoria. Hè aquí el cuadro demostrativo del estado de los torpedos antes y despues de su lanzamiento:

Digitized by Google

TORPEDO N° 1328

POSICION DEL ASIENTO DEL TORPEDO	P. Ate. Canto superior	P. A. Canto inferior	SERVO-MOTOR Angulo de accion	Número de tiros	Presion en la cámara de aire	Profundidad fijada	Número de dientes	Distancia	Tubos	Presion remanente	Regulador	DESVIACION DE LA LINEA DEL CENTRO
Horizontal.....	9 m/m	9 m/m	4 m.	4	42 átm.	2 m.	4	200 m.	Estribor	18 atm.	18 m/m	Recorrió unos 80 metros bien, luego desvió mucho á la izquierda.
Punta abajo....	75 m/m	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Punta arriba....	»	67 m/m	»	»	»	»	»	»	»	»	»	

TORPEDO N° 1332

Horizontal.....	9 m/m	12 m/m	4 m/m	1	41 atm.	2 m	4	200 m.	Babor	16 atm.	18 m/m	Recorrió con muy buena direccion toda la distancia.
Punta abajo,...	83 m/m	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Punta arriba	»	75 m/m	»		»	»	»	»	»	»	»	

Digitized by Google

Las condiciones marineras de todas nuestras torpederas de 1ª clase son muy buenas, no así las evolutivas, debido á la clase y disposicion del timon que es compensado, muy pequeño y colocado á proa de las hèlices, lo que unido á una quilla innecesaria que aumenta el calado y las presiones laterales entorpeciendo los movimientos de giro tan esenciales en estas embarcaciones. Seria pues conveniente :

1° Modificar el timon colocándolo á popa de las hèlices para que las aguas movidas por estas aumenten las presiones sobre la superficie de la pala del timon.

2° Cortar la quilla innecesaria de mayor á menor hasta 1/3 de la longitud de la torpedera, á contar del codaste, protegiendo la hèlice con una armazon igual á la que tienen las de 2ª clase.

3° Practicar una abertura en el casco de 7 piès de largo por el ancho que permitan las formas de la torpedera desde el codaste hasta el primer mamparo por encima del árbol de la hèlice, de manera que las aguas no encontrarian más resistencia que la pala del timon y èste actuaria con toda energía haciendo virar la torpedera con mucha rapidez.

Ensayos

En estos mismos ejercicios se ensayaron las rosas secas sistema E. Baroni que fueron remitidas por la Superioridad con este motivo de informacion.

Esas rosas de una sensibilidad muy buena por el número de barras imanadas (8) que tiene repartidas á uno y otro lado del centro de gravedad y paralelamente colocadas á la línea N. S. son muy apreciables en buques de porte, donde las oscilaciones menos bruscas y de mayor amplitud que las experimentadas en las torpederas, hacen que en estas últimas sean preferibles los compaces de lí-

Digitized by Google

quido de gran diámetro, con morteros de mucho peso suspendidos con gomas y aros triples de cárdano.

Debido á las fuertes trepidaciones que en las torpederas se experimentan cuando hay mar, la misma ligereza como están construidas y la suspension especial del conmovible que en su centro de gravedad lleva la rosa Baroni hace que este tome distintas posiciones con la vertical, haciendo inclinar el plano de la rosa en un sentido ú otro, el que sumado unas veces á la *inclinacion* del lugar, no hace funcionar con precision al compás.

El sistema no es nuevo, pues el señor Thomson ha tiempo lo aplicó al compás universalmente conocido bajo el nombre de *compás Thomson*. La rosa Baroni es algo más simplificada y menos delicada su construccion.

Con todo estas rosas son preferibles á las comunes, sobre todo la que eleva el rumbo exterior movible, pues con ella se evita el consultar continuamente la tabla de perturbaciones y se puede siempre tener el rumbo magnético igual en todos los compaces de á bordo.

Escuelas de torpedos

En estos meses la Escuela de Oficiales no ha funcionado por no haber designado aún la Superioridad los que habian de formar parte del curso de instruccion.

En cambio se han abierto las clases para el personal subalterno de las torpederas y para el cuerpo de mecánicos torpedistas.

El porvenir de la Division de Torpedos depende del funcionamiento regular de estas escuelas, donde los Oficiales y demás personal practican todos los dias las distintas operaciones y estudian la teoría de la especialidad científica y militar á que se han dedicado. Así han podido rendir satisfactorio exámen de egreso de esta Escuela

Digitized by Google

Las condiciones marineras de todas nuestras torpederas de 1ª clase son muy buenas, no así las evolutivas, debido á la clase y disposicion del timon que es compensado, muy pequeño y colocado á proa de las hélices, lo que unido á una quilla innecesaria que aumenta el calado y las presiones laterales entorpeciendo los movimientos de giro tan esenciales en estas embarcaciones. Seria pues conveniente:

1° Modificar el timon colocándolo á popa de las hélices para que las aguas movidas por estas aumenten las presiones sobre la superficie de la pala del timon.

2° Cortar la quilla innecesaria de mayor á menor hasta 1/3 de la longitud de la torpedera, á contar del *codaste*, protegiendo la hélice con una armazon igual á la que tienen las de 2ª clase.

3° Practicar una abertura en el casco de 7 piés de largo por el ancho que permitan las formas de la torpedera desde el codaste hasta el primer mamparo por encima del árbol de la hélice, de manera que las aguas no encontrarian más resistencia que la pala del timon y éste actuaria *con toda* energía haciendo virar la torpedera con mucha rapidez.

Ensayos

En estos mismos ejercicios se ensayaron las rosas secas sistema E. Baroni que fueron remitidas por la Superioridad con este motivo de informacion.

Esas rosas de una sensibilidad muy buena por el número de barras imanadas (8) que tiene repartidas á uno y otro lado del centro de gravedad y paralelamente colocadas á la línea N. S. son muy apreciables en buques *de porte*, donde las oscilaciones menos bruscas y de mayor amplitud que las experimentadas en las torpederas, *hacen* que en estas últimas sean preferibles los compaces de li-

Digitized by Google

quido de gran diámetro, con morteros de mucho peso suspendidos con gomas y aros triples de cárdano.

Debido á las fuertes trepidaciones que en las torpederas se experimentan cuando hay mar, la misma ligereza como están construidas y la suspension especial del conmovible que en su centro de gravedad lleva la rosa Baroni hace que este tome distintas posiciones con la vertical, haciendo inclinar el plano de la rosa en un sentido ú otro, el que sumado unas veces á la *inclinacion* del lugar, no hace funcionar con precision al compás.

El sistema no es nuevo, pues el señor Thomson ha tiempo lo aplicó al compás universalmente conocido bajo el nombre de *compás Thomson*. La rosa Baroni es algo más simplificada y menos delicada su construccion.

Con todo estas rosas son preferibles á las comunes, sobre todo la que eleva el rumbo exterior movible, pues con ella se evita el consultar continuamente la tabla de perturbaciones y se puede siempre tener el rumbo magnético igual en todos los compaces de á bordo.

Escuelas de torpedos

En estos meses la Escuela de Oficiales no ha funcionado por no haber designado aún la Superioridad los que habian de formar parte del curso de instruccion.

En cambio se han abierto las clases para el personal subalterno de las torpederas y para el cuerpo de mecánicos torpedistas.

El porvenir de la Division de Torpedos depende del funcionamiento regular de estas escuelas, donde los Oficiales y demás personal practican todos los dias las distintas operaciones y estudian la teoría de la especialidad científica y militar á que se han dedicado. Así han podido rendir satisfactorio exámen de egreso de esta Escuela

Digitized by Google

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Movimiento del carbon

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]
[illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]

Movimiento del personal

[illegible]

Movimiento del Detall

Notas recibidas	51
Notas ó informes elevados	46

Digitized by Google

BATALLON ARTILLERIA DE COSTAS

Digitized by Google

Digitized by Google

BATALLON ARTILLERIA DE COSTAS

Zárate, Marzo 12 de 1888.

Al Sr. Gefe de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

En cumplimiento á lo dispuesto por V. S. en nota de fecha 24 Febrero ppdo., pidiendo una relacion de los trabajos y comisiones desempeñadas por este Cuerpo en el año anterior, me permito detallar á continuacion los pocos que ha efectuado en el limitado tiempo de su reorganizacion, la que, como sabrá V. S., tuvo lugar por decreto del Superior Gobierno de fecha 16 de Febrero de 1887.

Por este Superior decreto se disponía que el Batallon tuviera su asiento en el pueblo de Zárate, donde se encuentra actualmente desde el 3 de Junio del año ppdo., debiendo enviar una guarnicion á la isla de Martin Garcia por destacamentos que se relevarían cada dos meses.

El primer destacamento compuesto de 3 Oficiales y 54 individuos de tropa, fué despachado el 4 de Marzo de 1887, cuyas fuerzas se hicieran cargo de su puesto el mismo dia, relevando las que allí habian de Artillería de Plaza y que por el mismo decreto debian agregarse al Batallon de mi mando.

Debido á la falta de medios de trasporte no ha sido posible relevar dichos destacamentos con la regularidad dispuesta por el Superior Gobierno, haciéndose sentir con este motivo la necesidad de que se dedique preferentemente á este objeto uno de los vaporcitos de la Coman-

Digitized by Google

Digitized by Google

CUERPO DE SANIDAD DE LA ABMADA

Digitized by Google

Digitized by Google

CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA

Buenos Aires, Abril 11 de 1888.

Al Señor Comandante General de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Tengo el honor de elevar á V. S. la memoria correspondiente al pasado año de 1887, para que V. S. se sirva elevarla á la Superioridad.

Dios guarde á V. S.

Manuel Biedma.

Memoria del servicio de Sanidad de la Armada correspondiente al año 1887.

No tengo la pretension de presentar á V. S. una memoria tan completa como hubiera deseado, de los trabajos efectuados por el Cuerpo de Sanidad de la Armada en el año anterior; pero la falta de cooperacion por parte de mis colegas y mis propias atenciones en el servicio no me lo han permitido; así tendré que concretarme á dar cuenta del servicio hecho durante ese período, número de enfermos asistidos, pedidos y consumos, estado actual del personal del Cuerpo y necesidades que se hacen sentir con urgencia para que este responda debidamente á su institucion, y algunas generalidades que se relacionan con el servicio.

Digitized by Google

El estado sanitario de las tripulaciones y sus anexos, ha sido en el año anterior bastante satisfactorio, y esto debido en gran parte al estado de aseo, de buena higiene y disciplina que reina en los buques que forman la Armada Nacional, así como en sus dependencias.

Los buques se encuentran en general perfectamente aseados, hasta en sus sentinas, blanqueados á la cal viva, sus entrepuentes sollados y hasta sus bodegas, siempre bien ventiladas estas reparticiones, y regadas de vez en cuando con soluciones antisépticas de ácido fénico, tomadas todas las medidas aconsejadas por una buena higiene para la conservacion de la salud en sus equipajes; y debo decirlo en honor de sus Gefes, que dichas tripulaciones están siempre bien vestidas, en cuanto es posible bien tratadas, sin temor de entrar en parangon con los buques de las armadas extranjeras.

La calidad de los víveres deja aún bastante que desear en general; pero las eficaces medidas tomadas últimamente por la Junta Inspectora de la Armada no dudo que remediarán eficazmente esta deficiencia, así como influirá mucho sobre la oportuna distribucion del vestuario con arreglo á las estaciones.

Respecto á este punto debo observar que es tiempo ya de salir de la rutina, racionando y vistiendo las tripulaciones con los mismos víveres y prendas de vestuario sin tomarse en cuenta las diferentes latitudes y climas en que deban prestar sus servicios.

La Armada Nacional, ya sea por la grande extension de las costas argentinas, ya por el inmenso desarrollo que cada dia toma nuestra industria y comercio, tendrá que mantener una navegacion cada vez más activa en las costas del Sud, cuyo clima es de suyo variable é inclemente; allí el frio llega á ser muy intenso y los chubascos son frecuentes; conviene pues que el marinero esté provisto de ciertas prendas especiales de vestuario que conservarán mejor su salud y actividad para el servicio.

Si no fuera posible proveer á todas las tripulaciones de

Digitized by Google

la Armada de un equipo especial para llenar la necesidad antedicha, podríase al menos proveer de él á la de los buques que por su especialidad deban emplearse en aquella navegacion, el que debería componerse, además del vestuario ordinario, de una camisa y calzoncillo de fuerte flanela, una faja de dos metros de largo por 20 ó 25 centimetros de ancho, de lo mismo, para abrigar el estómago y cintura, un par de botas fuertes de agua y un saco impermeable con capuchon.

En los víveres tambien deberían introducirse algunas modificaciones, llevando cada buque una cantidad mayor de licores alcohólicos, buena carne conservada, condimentos picantes, zumo de limon embotellado (lime juice), y si posible fuera, cierta cantidad de permican para casos dados de internacion en las tierras y falta de otras provisiones.

Servicio de Sanidad efectuado en el año en la Armada y sus dependencias.

Por los cuadros estadísticos que accompaño podrá informarse V. S. del número de enfermos que se han asistido tanto en los buques de la Armada como en sus dependencias, así como de su clasificacion, curso y resultado obtenido.

Debo observar á V. S. que una de las causas que más han dificultado el servicio de la Armada y obstado á que se llevase una estadística estricta como lo tengo ordenado, ha sido la constante variacion en las sub-divisiones de la misma, pues no teniendo el personal del Cuerpo como dotar de un Cirujano y Farmacéutico efectivo á cada buque ó Reparticion, ha sido indispensable efectuar frecuentes cambios para llenar las necesidades segun se presentaban; lo que perjudica en mucho al buen servioio, como fácilmente se comprende.

Digitized by Google

Subdividida la Armada en tres Divisiones como lo está ahora, y si el Cuerpo de Sanidad cuenta con un personal idóneo que esté en relacion con sus necesidades, entónces el servicio podria repartirse por divisiones y semestres, sin admitir escusa ni recomendacion alguna, y esto sin duda acarrearia grandes ventajas por la mayor y más constante estabilidad de los Cirujanos y Farmacéuticos en los puestos que les sean designados, y es la sola manera de que pueda razonablemente hacérseles responsables del estricto cumplimiento de sus deberes.

Debo observar á V. S. que una de las enfermedades más generalizadas en las tripulaciones de la Armada y en sus reparticiones es la afeccion venérea y sifilítica; esta frecuencia se explica bien por la facilidad que encuentran estando en puerto ó en tierra dichos indivíduos, para ponerse en contacto con mujeres de mala vida y de la peor clase.

Por los cuadros correspondientes se impondrá V. S. de los pedidos de medicamentos y demás, que han sido llenados en el año, así como de su inversion por los cuadros de consumos y recetas despachadas por la Farmacia Central; estos cuadros no estarán llenos con la precision matemática que fuera de desear, á causa de las deficiencias de servicio que antes he anotado y de las dificultades que se tocan siempre para recopilar una gran cantidad de pequeñas fórmulas, deterioro de algunas drogas y otras mil circunstancias que no se escaparán al buen criterio de V. S.

La única enfermedad que se haya presentado en la Armada con carácter epidémico fué el cólera. En los últimos dias del mes de Octubre de 1886 hizo su aparicion á bordo del acorazado «Los Andes»; inmediatamente me trasladé á su bordo con su Gefe el Señor Capitan de Navío Don Juan Cabassa y el cirujano principal Don Alej andro E. Quiroga, y efectivamente nos encontramos con casos bien caracterizados de cólera nostras, de los cuales dos habian fallecido, y existian tres otros que afortunadamente fueron salvados, en seguida desapareció la enfermedad; investigando la causa pudimos con razon atribuirla á abusos de

Digitized by Google

frutas mal sazonadas, comidas de sustancias indigestas y otros desarreglos que son comunes en la gente de mar.

En los Talleres Nacionales del Tigre se declaró tambien más tarde, atacando de preferencia á los indígenas prisioneros que allí habia y debido quizás á las mismas causas, á pesar que entónces ya existia en la Capital; otro tanto sucedió en el Arsenal de Zárate. Los resultados de esta epidemia los hallará V. S. en las tablas adjuntas.

Estadística de la morbosidad y mortalidad del cólera del 86 y 87 en la Armada

REPARTICIONES Y BUQUES	ENFERMOS	CURADOS	DEFUNCIONES	OBSERVACIONES
Acorazado «Los Andes»	5	3	2	Marineros.
Division de Torpedos..	11	5	6	Ind. prisioner.
Martin Garcia.....	72	40	32	Soldados de la Guarnicion.
Arsenal de Zárate.....	7	5	2	Marineros.
Totales.....	95	53	42	

Buenos Aires, Abril 11 de 1888.

José M. Gutero.

En el servicio médico de la guarnicion de Martin García, entónces dependiente del servicio de la Armada, tambien apareció el cólera causando muchas víctimas, entre ellas el cirujano de la guarnicion perteneciente al Cuerpo de la Armada Don Arístides Gonzalez, por cuyo motivo no puedo adjuntar los cuadros estadísticos al respecto.

El carácter alarmante que tomó por un momento la epidemia tanto en el puerto de los Talleres del Tigre como en el Arsenal de Zárate, creo poder asegurarlo, invocando mi larga práctica en las tres epidemias de la misma enfermedad que se dieron en el ejército del Paraguay, que esto fué debido en gran parte á la calidad del terreno que rodea ambas localidades, terreno sumamente bajo y anegadizo por las mareas, lo que lo mantiene en un perpétuo lodazal

Digitized by Google

produciendo como es natural las enfermedades de carácter palúdico y otras, á la vez que predisponiendo á los que las sufren á ser atacados por cualquier enfermedad reinante con carácter epidémico.

Precisamente en momentos que eran más necesarios los servicios de los cirujanos de la Armada, que por su escaso número no bastaban para atender sus necesidades, pues se luchaba con el cólera sin saberse aún hasta dónde se propagaria, fueron enviados por órden del Sr. Ministro del Interior, tres cirujanos y dos farmacéuticos á las provincias donde la epidemia se habia pronunciado, y otro cirujano renunció por causas de enfermedad; el cirujano de la Armada que servia en Martin García habia fallecido, y esta falta casi absoluta de personal me obligó á pedir autorizacion para proponer tres cirujanos, como lo hice una vez obtenido el competente permiso.

Con este motivo fué necesario hacer gastos extraordinarios, pero siempre debidamente autorizados, y hubo que proveer de varios botiquines y pedidos de valor para las provincias; de estos gastos y créditos contraidos por el Cuerpo de Sanidad de la Armada y todos bien justificados, se ha pagado una fuerte cantidad de los fondos que tenía disponibles el Cuerpo, pero aún se deben á la droguería de los Sres. Gibson Rolon y C^{a} $ (2000) dos mil moneda nacional; al Sr. Copello y C^{a} $ (400) cuatrocientos moneda nacional y á varios $ (250) doscientos cincuenta aproximadamente; cuentas que convendria pedir á la Superioridad los medios de saldarlas despues de tanto tiempo y de ser de justicia, cuanto por el buen nombre del Cuerpo de Sanidad de la Armada.

La cuota asignada por el presupuesto vigente es completamente insuficiente, debe tenerse en vista que en años anteriores se acordaron siempre 800 pesos, y ahora que hay mayor número de buques y reparticiones que proveer de medicamentos y útiles, se ha reducido á 500, lo que la hace del todo insuficiente, y por más que se ahorre siempre habrá un déficit sin exagerar nada, teniendo solo en vista los pedi-

Digitized by Google

dos que hay que llenar con regularidad y el precio de los medicamentos en plaza, creo que el presupuesto mensual no puede ser menos de 1000 pesos.

Procurando introducir todas las mejoras posibles así como las economías, con la debida autorizacion de S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, he encargado á la Farmacia Central de París, calle Bleu nº 1, un pedido en drogas por via de ensayo, de un valor aproximado de mil pesos moneda nacional; creo que el resultado será satisfactorio, pues se podrán tener aquí, con una pequeña diferencia, á los precios de fábrica, con el solo recargo de envase y flete y con la condicion expresa que lo que resulte no ser de primera calidad se devolverá. Teniendo en vista que el precio de las drogas en nuestra plaza es por lo menos el doble de los precios de Europa, no creo poder dudar que este pedido será ventajoso.

Para terminar esta incompleta memoria siento tener que decir á V. S. que el servicio médico de la Armada ha sido hecho con mucha irregularidad, no tanto porque el personal fuera insuficiente, sinó por la poca consagracion al cumplimiento de sus deberes de una parte de los miembros que lo componen; así como por su poca preparacion y disciplina, como al abuso excesivo que se hace de licencias inmotivadas que no pueden ni deben existir en un cuerpo con carácter militar.

Mi regla de conducta en los múltiples servicios que he desempeñado ha sido decir siempre la verdad, por muy severa que ella sea; y es precisamente por este motivo que me veo obligado en bien del servicio médico de la Armada á hacer notar todas las deficiencias, por más disgustante que me sea; esto puede y debe remediarse haciéndose observar rigurosamente las prescripciones de las ordenanzas que rigen en la misma, mientras se formule un proyecto de Reglamento á este respecto que estoy confeccionando y que muy pronto podré someter á la aprobacion de la Superioridad.

Dios guarde á V. S.

Manuel Biedma.

Digitized by Google

CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA

NOTAS Y EXPEDIENTES SALIDOS

AÑO 1887	ESTADO MAYOR DE LA ARMADA	MINISTERIO	CIRUJANOS PRINCIPALES	COMISARÍA DE MARINA	BUQUES VARIOS	VARIAS REPARTICIONES	TOTAL POR MES	INFORMES DEL AÑO
Enero.....	51	1	3	1	1	20	77	1
Febrero.....	49	—	1	2	1	3	56	1
Marzo.....	64	—	1	—	—	8	73	6
Abril.....	58	—	1	1	—	7	67	3
Mayo.....	72	—	6	2	—	23	103	3
Junio.....	60	—	—	1	—	8	69	4
Julio.....	5	—	6	1	—	4	16	8
Agosto.....	10	—	2	1	—	12	25	4
Setiembre.....	16	—	1	1	2	10	30	8
Octubre.....	9	—	3	1	—	5	18	1
Noviembre.....	13	—	2	—	1	20	36	2
Diciembre.....	11	—	—	—	—	10	21	2
Total segun destinos	418	1	26	11	5	130	591	43

Digitized by Google

CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA

NOTAS ENTRADAS

AÑO 1887	ESTADO MAYOR GENERAL	MINISTERIO	CIRUJANOS PRINCIPALES	COMISARÍA GENERAL	BUQUES VARIOS	ASUNTOS VARIOS	TOTAL DEL MES
Enero	9	Marina 1	1	1	—	1	13
Febrero	4	—	—	—	2	—	6
Marzo	6	—	3	—	—	4	13
Abril	6	—	—	—	3	1	10
Mayo	9	—	—	2	—	1	12
Junio	4	—	2	—	1	2	9
Julio	6	—	—	—	3	—	9
Agosto	8	—	4	1	—	2	15
Setiembre	4	—	—	1	2	1	8
Octubre	6	—	1	—	3	1	11
Noviembre	10	—	—	—	—	1	11
Diciembre	4	R. Ext. 1	—	1	—	—	6
Total segun destinos	76	2	11	6	14	14	123

Digitized by Google

Buenos Aires, Mayo 18 de 1888.

Al Sr. Comandante General de la Armada, Vice-Almirante D. Mariano Cordero.

Para dar cumplimiento á lo que V. S. me ordena en nota de fecha 9 del corriente, debo manifestar que en lo relativo al servicio sanitario de la Armada, en los pocos meses que han trascurrido de este año, no debo sino adherirme á lo que digo en mi memoria del año próximo pasado.

Las deficiencias que en ella dejo entrever, subsisten hasta la fecha.

Solo me resta pues adjuntar los datos estadísticos relativos tanto á morbosidad y mortalidad como á movimiento de expedientes, notas y pedidos de medicamentos para dejar cumplidos los deseos de V. S.

Dios guarde á V. S.

Manuel Biedma.

Digitized by Google

Digitized by Google

SANIDAD MILITAR — I. ARMADA

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD EN LA ARMADA NACIONAL Y SUS DEPENDENCIAS EN EL AÑO 1887

ENFERMEDADES	Escuela Naval	Escuela de Oficiales de Mar	Corbeta «Cabo de Hornos» (Escuela de Aprendices Navales)	Acorazado «Brown»	Torpedera «Maipú»	Batallon Artillería de Costas	Acorazado «Los Andes»	Acorazado «El Plata»	Cañonera «Paraná»	Cañonera «Uruguay»	Bombardera «República»	Bombardera «Bermejo»	Bombardera «Pilcomayo»	Bombardera «Constitucion»	Trasporte «Villarino»	Trasporte «Rosetti»	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales	Buques menores	Piquete de la Comandancia	Division Torpedos	Subprefectura del Tigre	TOTAL de ENFERMOS	Enviados al Hospital Militar	Defunciones ocurridas
Abcesos (en la region ú órgano)					1			1			1						1								
Adenitis [de la glándula ... supurada					1						1													
Alcoholismo					1																			
Ambliopia [clase de]				1							1										2			
Amigdalitis																					1			
Anemia																								
Aneurisma (sitio del)																								

Digitized by Google

Angina (clase de) catarral	—	—	—	—	2	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—
Angina (clase de) pultasia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Angina de pecho	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ataque epiléptico	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Antrax	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arteritis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arteritis aguda reumática	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Arteritis aguda sifilítica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arteritis aguda venérea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—
Arritis crónica reumática	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arritis crónica sifilítica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Arritis crónica venérea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afeccion al corazon	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Asfixia por estrangulacion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Asfixia por sumersion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Asfixia por inmersion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Asma	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Astigmatismo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Balanitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Balano-postitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blefaritis furfurácea	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blefaritis glandular	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bronquitis aguda	—	—	—	4	—	4	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	13	2	1	1	3	—	—	1	—
Bronquitis capilar	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bronquitis crónica	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Cálculos biliares	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cálculos renales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cálculos uretrales	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cálculos vesicales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cáncer (region ù órgano)	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carbunclo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cáries (sitio) molar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Cáries (sitio) femoral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Catarata (clase de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SUMA Á LA VUELTA	—	—	—	10	10	9	—	4	3	—	4	2	—	—	—	—	31	4	1	2	6	—	—	5	—

SANIDAD MILITAR — I. ARMADA

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD EN LA ARMADA NACIONAL Y SUS DEPENDENCIAS EN EL AÑO 1887

ENFERMEDADES	Escuela Naval	Escuela de Oficiales de Mar	Corbeta «Cabo de Hornos» (Escuela de Aprendices Navales)	Acorazado «Brown»	Torpedera «Maipú»	Batallon Artillería de Costas	Acorazado «Los Andes»	Acorazado «El Plata»	Cañonera «Paraná»	Cañonera «Uruguay»	Bombardera «República»	Bombardera «Bermejo»	Bombardera «Pilcomayo»	Bombadera «Constitucion»	Trasporte «Villarino»	Trasporte «Rosetti»	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales	Buques menores	Piquete de la Comandancia	Division Torpedos	Subprefactura del Tigre	TOTAL de ENFERMOS	Enviados al Hospital Militar	Defunciones ocurridas
Suma de la vuelta.....	—	—	—	10	10	9	—	4	3	—	4	3	—	—	—	—	31	4	1	2	6	—	—	5	—
Catarata (clase de) c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—
Cistitis (clase de) { catarral.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cistitis (clase de) {	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cólera morbus.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cólera nostras.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Colerina.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Colitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Compresion cerebral.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Concusion cerebral.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Conjelacion (órgano)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Conjestion (órgano)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Conjestion (órgano afect. de) cerebral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Conjestion (órgano afect. de) renal	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Conjuntivitis (clase de) catarral	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Conjuntivitis (clase de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Conmocion cerebral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Constipacion	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Contusiones (en general)	—	—	—	1	4	—	—	2	—	3	—	1	—	1	—	—	3	1	—	2	4	—	—	—	—
Contusiones grado de la) medala	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Coriza agudo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coriza crónico	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Coroiditis (clase de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coroiditis (clase de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ciática	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catarro vesical	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Cuerpos estraños (en la region)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Cuerpos estraños (en la region)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dacrio-adenitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catarro pulmonar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Delirium tremens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Dermatoses (clase de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Dermatoses (clase de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Diabetes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Difteria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Discromatologia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Disenteria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dispepsia (clase de)	—	—	—	1	2	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dispepsia (clase de)	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
Ectropion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edema (causa y sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edema (causa y sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Embólia (sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Encefalitis aguda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Encefalitis crónica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Encondroma (region ú órgano)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SUMA Á LA VUELTA	—	—	—	16	23	10	—	6	6	3	4	5	1	1	—	—	44	8	2	7	12	—	—	6	..

Digitized by Google

Enfermedades venéreas { Orquitis	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—
Parafimosis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vegetaciones	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Enteritis	—	—	—	—	2	—	—	5	—	—	—	—	1	—	—	—	6	5	—	—	—	—	—	—	—
Entero colitis	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Entorsis (sitio) {	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Entropion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Envenenamiento casual (con)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Envenenamiento intencional (con)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Emoptisis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Epilepsia	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Epitelioma (region {	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
u órgano) {	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erisipela (clase)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eritema (sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Escerna	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Esclerosis espinal ant. lat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » post	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Escorbuto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Escrófula	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Escrofulides (clase)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Esofogitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Espermatorrea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estomatitis (clase de) {	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estrabismo (tipo del) {	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estrechez del conducto lagrimal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» esofágica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» mitral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» sigmoidea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» tricúspide	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» uretral	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fiebre palúdica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SUMA Á LA VUELTA	—	—	—	26	43	30	—	17	8	3	12	10	1	2	—	—	80	25	3	8	20	—	—	8	1

SANIDAD MILITAR — I. ARMADA

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD EN LA ARMADA NACIONAL Y SUS DEPENDENCIAS EN EL AÑO 1887

ENFERMEDADES	Escuela Naval	Escuela de Oficiales de Mar	Corbeta «Cabo de Hornos» (Escuela de Aprendices Navales)	Acorazado «Brown»	Torpedera «Maipú»	Batallon Artillería de Costas	Acorazado «Los Andes»	Acorazado «El Plata»	Cañonera «Paraná»	Cañonera «Uruguay»	Bombardera «República»	Bombardera «Bermejo»	Bombardera «Pilcomayo»	Bombardera «Constitucion»	Trasporte «Villarino»	Trasporte «Rosetti»	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales	Buques menores	Piquete de la Comandancia	Division Torpedos	Subprefectura del Tigre	TOTAL de enfermos	Enviados al Hospital Militar	Defunciones ocurridas
Suma de la vuelta.....	—	—	—	26	43	30	—	17	8	3	12	10	1	2	—	—	80	25	3	8	20	—	—	8	1
Fiebre catarral.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Fiebre intermitente.....	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Fiebre tifoidea.....	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
» gástrica.....	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Flebitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Flemon circunscrito (region ú órgano).....	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Flemon difuso (region ú órgano).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Fibroma (region ú órgano).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Fibroma (region ú órgano)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faringitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fistula (sitio) del ano	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Fistula (sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fractura (de) tibia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fractura (de) costal	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Fractura (de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Funiculitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Furúnculo	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastralgia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Gastralgia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastritis (clase)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastritis (clase) catarral	—	—	—	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastritis (clase) agudo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastroenteritis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Golondrino	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grippe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hematuria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemeralopia (clase)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemorragia (sitio de la)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemorragia (sitio de la)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemorroides	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hepátitis aguda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» crónica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Por arma blanca: Heridas contusas	—	—	—	11	4	—	—	1	2	—	1	—	—	—	—	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas cortantes	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	11	1	—	1	—	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas en bisel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas lacerales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas punzantes	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—
SUMA Á LA VUELTA	..	..	.	57	54	31	..	20	10	3	14	11	1	2	—	2	123	40	5	8	25	—	—	—	8	1

SANIDAD MILITAR — I. ARMADA

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD EN LA ARMADA NACIONAL Y SUS DEPENDENCIAS EN EL AÑO 1887

ENFERMEDADES	Escuela Naval	Escuela de Oficiales de Mar	Corbeta «Cabo de Hornos» (Escuela de Aprendices Navales)	Acorazado «Brown»	Torpedera «Maipú»	Batallon Artillería de Costas	Acorazado «Los Andes»	Acorazado «El Plata»	Cañonera «Paraná»	Cañonera «Uruguay»	Bombardera «República»	Bombardera «Bermejo»	Bombardera «Pilcomayo»	Bombadera «Constitucion»	Trasporte «Villarino»	Trasporte «Rosetti»	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales	Buques menores	Piquete de la Comandancia	Division Torpedos	Subprefactura del Tigre	TOTAL de ENFERMOS	Enviados al Hospital Militar	Defunciones ocurridas
Suma de la vuelta.....	—	—	—	16	23	10	—	6	6	3	4	5	1	1	—	—	44	8	2	7	12	—	—	6	—
Engondroma (region ú órgano).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Endocarditis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Embarazo gástrico	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
Enfisema {	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enfisema {	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enfermedades venéreas — Blenorragias.....	—	—	—	3	3	8	—	1	—	—	2	1	—	—	—	—	13	3	1	—	2	—	—	—	—
Enfermedades venéreas — Blenorreas.....	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	8	4	—	—	2	—	—	—	—
Enfermedades venéreas — Bubones.....	—	—	—	4	5	3	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Enfermedades venéreas — Chancros	—	—	—	—	—	5	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—
Enfermedades venéreas — Fimosis.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Enfermedades venéreas { Orquitis	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—
Enfermedades venéreas { Parafimosis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enfermedades venéreas { Vegetaciones	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enteritis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Entero colitis	—	—	—	—	2	—	—	5	—	—	—	—	—	1	—	—	6	5	—	—	—	—	—	—	—
Entorsis (sitio) {	—	—	—	—	4	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Entropion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Envenenamiento casual (con)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Envenenamiento intencional (con)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Emoptisis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Epilepsia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Epitelioma (region u órgano) {	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erisipela (clase)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eritema (sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Escerna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Esclerosis espinal ant. lat	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » post.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Escorbuto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Escrófula	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Escrofulides (clase)	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Esofogitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Espermatorrea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estomatitis (clase de) {	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Estrabismo (tipo del) {	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estrechez del conducto lagrimal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» esofágica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» mitral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» sigmoidea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» tricúspide	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» uretral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fiebre palúdica	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SUMA Á LA VUELTA	—	—	—	26	43	30	—	17	8	3	12	10	1	2	—	—	80	25	3	8	20	—	—	8	1

SANIDAD MILITAR — I. ARMADA

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD EN LA ARMADA NACIONAL Y SUS DEPENDENCIAS EN EL AÑO 1887

ENFERMEDADES	Escuela Naval	Escuela de Oficiales de Mar	Corbeta «Cabo de Hornos» (Escuela de Aprendices Navales)	Acorazado «Brown»	Torpedera «Maipú»	Batallon Artilleria de Costas	Acorazado «Los Andes»	Acorazado «El Plata»	Cañonera «Paraná»	Cañonera «Uruguay»	Bombardera «República»	Bombardera «Bermejo»	Bombardera «Pilcomayo»	Bombardera «Constitucion»	Trasporte «Villarino»	Trasporte «Rosetti»	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales	Buques menores	Piquete de la Comandancia	Division Torpedos	Subprefectura del Tigre	TOTAL de enfermos	Enviados al Hospital Militar	Defunciones ocurridas
Suma de la vuelta.....	—	—	—	26	43	30	—	17	8	3	12	10	1	2	—	—	80	25	3	8	20	—	—	8	1
Fiebre catarral.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Fiebre intermitente.....	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Fiebre tifoidea.....	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—
» gástrica.....	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Flebitis.....	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Flemon circunscrito (region ú órgano).....	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Flemon difuso (region ú órgano).....	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fibroma (region ú órgano).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Fibroma (region	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ú órgano)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faringitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fístula (sitio) del ano	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Fístula (sitio) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fractura (de) tibia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Fractura (de) costal	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Fractura (de) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Funiculitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Furúnculo	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastralgia ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Gastralgia ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastritis (clase) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastritis (clase) catarral	—	—	—	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastritis (clase) agudo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Gastroenteritis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Golondrino	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grippe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Hematuria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemeralopia (clase)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemorragia (sitio de la) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemorragia (sitio de la) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemorroides	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Hepátitis aguda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» crónica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Por arma blanca: Heridas contusas	—	—	—	11	4	—	—	1	2	—	1	—	—	—	—	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas cortantes	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	11	1	—	1	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas en bisel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas lacerales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas punzantes	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—
SUMA Á LA VUELTA	..	..	..	57	54	31	..	20	10	3	14	11	1	2	—	2	123	40	5	8	25	—	—	8	1

SANIDAD MILITAR — I. ARMADA

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD EN LA ARMADA NACIONAL Y SUS DEPENDENCIAS EN EL AÑO 1887

ENFERMEDADES		Escuela Naval	Escuela de Oficiales de Mar	Corbeta «Cabo de Hornos» (Escuela de Aprendices Navales)	Acorazado «Brown»	Torpedera «Maipú»	Batallon Artillería de Costas	Acorazado «Los Andes»	Acorazado «El Plata»	Cañonera «Paraná»	Cañonera «Uruguay»	Bombardera «República»	Bombardera «Bermejo»	Bombardera «Pilcomayo»	Bombadera «Constitucion»	Trasporte «Villarino»	Trasporte «Rosetti»	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales	Buques menores	Piquete de la Comandancia	Division Torpedos	Subprefectura del Tigre	TOTAL de enfermos	Enviados al Hospital Militar	Defunciones ocurridas
Suma de la vuelta.....		—	—	—	57	54	31	—	20	10	3	14	11	1	2	—	2	123	40	5	8	25	—	—	8	1
Por arma de fuego	Heridas penetrantes (sitio de)	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Heridas superficiales (sitio de)	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Heridas (accidentes de las) Erisipela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Heridas (accidentes de las) Flebitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Heridas (accidentes de las) Gangrena.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Heridas (accidentes de las) Hemorragia.....	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—
	Heridas (accidentes de las) Incisa.....	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Heridas (accidentes de las) Herpes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Hernia (sitio) { Muscular	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Hernia (sitio) { Inguinal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
Hidartrosis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—
Hidrocele	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidrofobia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidropericardias	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidrotorax	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidroneumotorax	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hipermetropia (clase y grado) {	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hipertrofia (órgano afect. de) { Del corazon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Incontinencia de orina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Insolacion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Insuficiencia mitral	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» indigestion	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Infarto ganglionar	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Iritis (clase)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Liquen espético generalizado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Laringitis (clase de) catarral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—
»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lumbago	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Mareo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meningites cerebral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» cerebro espinal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meningitis espinal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meningo encefalitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mielitis traumatica	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Miocarditis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Miopia (clase y grado)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
« » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Miositis	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Necrosis (sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nefritis (clase de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SUMA À LA VUELTA	—	—	—	61?	65	31	—	22	10	—	21	10	1	3	—	4	139	4	6	8	30	—	—	9	2

SANIDAD MILITAR — I. ARMADA

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD EN LA ARMADA NACIONAL Y SUS DEPENDENCIAS EN EL AÑO 1887

ENFERMEDADES	Escuela Naval	Escuela de Oficiales de Mar	Corbeta «Cabo de Hornos» (Escuela de Aprendices Navales)	Acorazado «Brown»	Torpedera «Maipú»	Batallon Artillería de Costas	Acorazado «Los Andes»	Acorazado «El Plata»	Cañonera «Paraná»	Cañonera «Uruguay»	Bombardera «República»	Bombardera «Bermejo»	Bombardera «Pilcomayo»	Bombardera «Constitucion»	Trasporte «Villarino»	Trasporte «Rosetti»	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales	Buques menores	Piquete de la Comandancia	Division Torpedos	Subprefectura del Tigre	TOTAL de ENFERMOS	Enviados al Hospital Militar	Defunciones ocurridas
Suma de la vuelta.....	—	—	—	61	65	31	—	22	10	—	21	10	1	3	—	4	139	44	6	8	30	—	—	9	2
Neumonia aguda.....																	1	1			1				
» crónica.....																									
Neuralgia nervio (afecto de).....					1												4				1				
» »																									
Neuritis (sitio).....																									
» »																									
Nictalopia.....																									
Onisix.....																									
Orquitis traumática.....					1			2																	
Otalgia.....																					1				

Digitized by Google

Ostes penostitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Osteitis (sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Otitis traumática	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
» interna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Otorrea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ozena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Panadizo	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Papiloma (sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Parotiditis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Periostitis (sitio)	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Pericarditis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Peritiflitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peritonitis espontánea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
» traumática	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Proriasis	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Picadura de víboras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pielonefritis (clase)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pleurosia humeda	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» purulenta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» seca	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pulmonía	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Pneumopericardias	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pleurodina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Pólipos region	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Postitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prostatitis aguda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» crónica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pústula maligna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Quemadura (grado de la) 2º grado	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 3º »	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
Queratitis (clase de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Suma á la vuelta	—	—	—	66	75	33	—	24	11	—	21	10	2	3	—	4	155	46	6	9	37	—	—	9	3

SANIDAD MILITAR — I. ARMADA

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD EN LA ARMADA NACIONAL Y SUS DEPENDENCIAS EN EL AÑO 1887

ENFERMEDADES	Escuela Naval	Escuela de Oficiales de Mar	Corbeta «Cabo de Hornos» (Escuela de Aprendices Navales)	Acorazado «Brown»	Torpedera «Maipú»	Batallon Artillería de Costas	Acorazado «Los Andes»	Acorazado «El Plata»	Cañonera «Paraná»	Cañonera «Uruguay»	Bombardera «República»	Bombardera «Bermejo»	Bombardera «Pilcomayo»	Bombardera «Constitucion»	Trasporte «Villarino»	Trasporte «Rosetti»	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales	Buques menores	Piquete de la Comandancia	Division Torpedos	Subprefectura del Tigre	TOTAL de enfermos	Enviados al Hospital Militar	Defunciones ocurridas
Suma de la vuelta.....	—	—	—	66	75	33	—	24	11	—	21	10	2	3	—	4	155	46	6	9	7	—	—	9	3
Quiste hidatídico.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » melicérico.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » sebáceo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » seroso.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rectitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Retinites (clase de).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Retino coroiditis (clase de la).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reumatismo art. agudo.....	—	—	—	3	—	3	—	2	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Reumatismo art. crónico	—	—	—	—	5	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	2	8	3	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reumatismo muscular agudo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » crónico	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Saburra gástrica	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sarampion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sacocele	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sarcoma (region ú órgano)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sífiles adquirida (accidentes de la) primarios	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sífiles adquirida (accidentes de la) secundarios	—	—	—	—	—	10	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	10	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Sífiles adquirida (accidentes de la) terciarios	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Sífiles congénita (accidentes de la) primarios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sífiles congénita (accidentes de la) secundarios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sífiles congénita (accidentes de la) terciarios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sinovitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tétanos espontáneo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» traumático	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ténia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tenositis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tiflitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tisis (clase) pulmonar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trombosis (sitio)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tubérculos (region ú órgano)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tuberculosis pulmonar	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ulcera simple (sitio) venérea	—	—	—	3	11	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uretritis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uldisrama	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vajinalitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Varicela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Varices (region)	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Varioloides	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vértigo (clase de)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suma á la vuelta	—	—	—	72	98	52	—	30	15	—	25	10	4	4	—	4	177	68	14	12	43	—	—	—	—	—	—	—	11	3	—	—	—

Digitized by Google

SANIDAD MILITAR — I. ARMADA

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD EN LA ARMADA NACIONAL Y SUS DEPENDENCIAS EN EL AÑO 1887

ENFERMEDADES	Escuela Naval	Escuela de Oficiales de Mar	Corbeta «Cabo de Hornos» (Escuela de Aprendices Navales)	Acorazado «Brown»	Torpedera «Maipú»	Batallon Artillería de Costas	Acorazado «Los Andes»	Acorazado «El Plata»	Cañonera «Paraná»	Cañonera «Uruguay»	Bombardera «República»	Bombardera «Bermejo»	Bombardera «Pilcomayo»	Bombardera «Constitucion»	Trasporte «Villarino»	Trasporte «Rosetti»	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales	Buques menores	Piquete de la Comandancia	Division Torpedos	Subprefectura del Tigre	TOTAL de enfermos	Enviados al Hospital Militar	Defunciones ocurridas
Suma de la vuelta.....	—	—	—	72	98	52	—	30	15	—	25	10	4	4	—	4	177	68	14	12	43	—	628	11	3
Verminosis.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verrugas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viruela confluente.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» discreta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zona zaster.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suma total.....	—	—	—	72	98	52	—	30	15	—	25	10	4	4	—	4	177	68	14	12	43	—	628	11	3

Digitized by Google

RESUMEN

	DOTACION
Escuela Naval.....	130
Corbeta «Chacabuco»..	180
Acorazado «Brown»...	278
Torpedera «Maipú»...	138
Batallon «Art. Costas».	—
Acor. «Los Andes»...	130
» «El Plata» (en desarme)	—
SUMA AL FRENTE..	856

	DOTACION
SUMA DEL FRENTE....	856
Cañonera «Paraná».....	110
» «Uruguay».....	110
Bombard. «República» en desarme	—
» «Bermejo»..	—
» «Pilcomayo»	—
» «Constit.»...	—
Trasporte «Villarino»...	79
SUMA AL FRENTE..	1155

	DOTACION
SUMA DEL FRENTE..	1155
Trasporte «Rosseti» en desarme.....	—
Escuad. del R. Negro.	80
Talleres Navales.....	45
Buques menores.....	85
Piq. de la Comandancia	—
SUMA TOTAL...	1365

Operac. de cirujía menor...	20
» » mayor...	1
SUMA TOTAL....	21
TOTALES: Del personal marítimo.	—
TOTALES: De enfermos habidos...	628
TOTALES: De defunciones habidas	3
TOTALES: De enviados al Hosp...	11
SUMA TOTAL ...	—

José M. Guttero.

Digitized by Google

CUERPO DE SANIDAD

MORBOSIDAD Y MORTALIDAD DURANTE LOS MESES

ENFERMEDADES	Brown	Andes	El Plata	Uruguay	Paraná	Escuela Naval	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales
Abcesos en la region	—	—	1	—	—	—	—	2
» en el órgano	—	—	—	—	—	—	—	—
Adenitis supurada	—	—	—	—	—	—	—	3
Alcoholismo	—	—	—	—	—	—	—	—
Ambliopia [clase de]	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Amigdalitis	—	—	—	—	—	—	—	1
Anemia	—	—	—	—	—	—	—	—
Aneurisma [sitio del]	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Angina [clase de]	—	—	1	—	—	—	—	1
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Angina de pecho	—	—	—	—	—	—	—	—
Angioleucitis	—	—	—	—	—	—	—	—
Antrax	—	—	—	—	—	—	—	—
Arteritis	—	—	—	—	—	—	—	—
Artritis aguda reumática	—	—	—	—	—	—	—	—
» » sifilítica	—	—	—	—	—	—	—	—
» » venérea	—	—	—	—	—	—	—	—
Artritis crónica reumática	—	—	—	—	—	—	—	—
» » sifilítica	—	—	—	—	—	—	—	—
» » venérea	—	—	—	—	—	—	—	—
Afección al corazón	—	—	1	—	—	—	—	—
Asfixia por estrangulacion	—	—	—	—	—	—	—	—
» » gases	—	—	—	—	—	—	—	—
» » sumersion	—	—	—	—	—	—	—	—
Asma	—	—	—	—	—	—	—	—
Astigmatismo	—	—	—	—	—	—	—	—
Balanitis sifilítico	—	—	—	—	—	—	1	—
Balano-positis	—	—	—	—	—	—	—	—
Blefaritis furfurácea	—	—	—	—	—	—	—	—
» glandular	—	—	—	—	—	—	—	—
Bronquitis aguda	—	—	1	—	—	—	1	1
» capilar	—	—	—	—	—	—	—	—
» crónica	—	—	—	—	—	—	1	—
Cálculos biliares	—	—	—	—	—	—	—	—
» renales	—	—	—	—	—	—	—	—
» uretrales	—	—	—	—	—	—	—	—
» vesicales	—	—	—	—	—	—	—	—
Cáncer region	—	—	—	—	—	—	—	—
» órgano	—	—	—	—	—	—	—	—
Carbunclo	—	—	—	—	—	—	—	—
Cáries [sitio]	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—
Catarata [clase de]	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Suma á la vuelta	—	—	4	—	—	—	3	8

Digitized by Google

DE LA ARMADA

DE ENERO, FEBRERO, MARZO Y ABRIL DE 1888

Bermejo	República	Villarino	Constitucion	Maipú	Patagonia	Chacabuco	Rosetti	Zárate	Artillería de costas	Pilcomayo	Division de torpedos	Curados	Enviados al hospital militar	Defunciones
												3		
												2	1	
												1		
1											1	4		
												1		
									1			1		
												1		
												3		
				3								4		
1	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—	1	20	1	—

Digitized by Google

ENFERMEDADES	Brown	Andes	El Plata	Uruguay	Paraná	Escuela Naval	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres navales
Suma de la vuelta.....	—	—	4	—	—	—	3	8
Cistitis [clase de].....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Cólera morbus.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» nostras.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Colerina.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Colitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Comprension cerebral.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Concusion cerebral.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Conjelacion [órgano].....	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—
Conjestion [órgano]	—	—	—	—	—	—	—	—
afect. de].....	—	—	—	—	—	—	—	—
Conjuntivitis catarral.....	2	—	—	—	—	—	1	—
» granular...	—	—	—	—	—	—	2	—
Conmocion cerebral.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Constipacion.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Contusiones [en general].....	4	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
» [grado de la].....	—	—	—	—	—	—	—	—
Coriza agudo.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» crónico.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Coroiditis [clase de].....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Coxalgia.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Crup.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuerpos estraños.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» [en la region].	—	—	—	—	—	—	—	—
Dacrio-adenitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» cistitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Delirium tremens.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Dermatoses [clase de].....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Diabetes.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Difteria.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Discromatopsia.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Disenteria.....	—	—	1	—	—	—	1	—
Dispepsia [clase de].....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Ectropion.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Edema [causa y sitio].....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Embólia, sitio.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Encefalitis aguda.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» crónica	—	—	—	—	—	—	—	—
Encondroma, region.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» órgano.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Endocarditis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Endopericarditis.....	—	—	—	—	—	—	—	1
Enfisema.....	—	—	—	—	—	—	—	—
»	—	—	—	—	—	—	—	—
Suma á la vuelta.....	6	—	5	—	—	—	7	9

Digitized by Google

Bermejo	República	Villarino	Constitucion	Maipú	Patagonia	Chacabuco	Rosetti	Zárate	Artillería de costas	Pilcomayo	División de torpedos	Curados	Enviados al hospital militar	Defunciones
1	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—	1	20	1	—
												3		
												2		
1	1			3					1		1	1		
	1											10		
												1		
				1	1					1		4		
												1		
												1		
2	2	—	—	7	1	—	—	—	2	1	2	43	1	—

Digitized by Google

ENFERMEDADES	Brown	Andes	El Plata	Uruguay	Paraná	Escuela Naval	Escuadrilla del Río Negro	Talleres Navales
Suma de la vuelta.....	6	—	5	—	—	—	7	9
Enfermedades venéreas: Blenorragias ...	—	—	—	—	—	—	—	9
Blenorreas.....	—	—	—	—	—	—	—	2
Bubones.....	—	—	1	—	—	—	3	—
Chancros.....	—	—	—	—	—	—	1	—
Fimosis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Orquitis.....	—	—	—	—	—	—	—	2
Parafimosis . ..	—	—	—	—	—	—	—	—
Vegetaciones...	—	—	—	—	—	—	—	—
Enteritis.....	—	—	4	—	—	—	—	—
Entero colitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Entorsis (sitio).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	1
Estreñimiento.....	—	—	3	—	—	—	—	—
Envenenamiento casual (con)	—	—	—	—	—	—	—	—
» intencional (con)	—	—	—	—	—	—	—	—
Epididimitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Epilepsia.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Epitelioma region.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» órgano.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Erisipela (clase).....	—	—	—	—	—	—	1	—
Eritema (sitio).....	—	—	—	—	—	—	—	1
Escarlatina.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Esclerosis espinal ant. lat	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » post.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Escorbuto.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Exéma.....	—	—	—	—	—	—	—	1
Espermatorrea...	—	—	—	—	—	—	—	—
Estomatitis (clase de).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »...	—	—	—	—	—	—	—	—
Estrabismo (tipo del)	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Estrechez del conducto lagrimal.	—	—	—	—	—	—	—	—
» esofágica..... ...	—	—	—	—	—	—	—	—
» mitral.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» sigmoidea.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» tricúspide.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» uretral.....	2	—	—	—	—	—	—	—
Fiebre gástrica.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» intermitente.....	—	—	—	—	—	—	1	—
» tifoidea.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Fimosis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Flemon circunscrito (region).....	—	—	—	—	—	—	1	—
» » (órgano).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Flemon difuso (region).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » (órgano)	—	—	—	—	—	—	—	—
Fibroma (region).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» (órgano).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Fisura (sitio).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Fístula (sitio).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—
Suma á la vuelta.....	8	—	13	—	—	—	14	28

Digitized by Google

Bermejo	República	Villarino	Constitucion	Maipú	Patagonia	Chacabuco	Rosetti	Zárate	Artillería de costas	Pilcomayo	Division de torpedos	Curados	Enviados al hospital militar	Defunciones
2	2	—	—	7	1	—	—	—	2	1	2	43	1	—
2				1					1			11		
1									1			4		
				1					3			8		
			1									5		
												2		
								1		2	1	8		
												1		
												4		
			1				1			2		1		
				1							1	2		
								1	2			1		
												4		
											1	1		
												2		
							1					1		
												4		
											1	1		
												1		
5	2	—	2	10	1	—	2	2	9	5	5	105	1	—

Digitized by Google

ENFERMEDADES	Brown	Andes	El Plata	Uruguay	Paraná	Escuela Naval	Escuadrilla del Río Negro	Talleres Navales
Suma de la vuelta.....	8	—	13	—	—	—	14	28
Fractura del cráneo.....	1	—	—	—	—	—	—	—
» del índice (dedo).....	—	—	—	1	—	—	1	—
Faringitis.....	—	—	—	—	—	—	—	1
Furúnculo.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Gangrena (clase y órgano).....	—	—	—	—	—	—	1	—
Gastritis aguda.....	—	—	—	—	—	—	2	—
» crónica.....	—	—	—	—	—	—	—	—
»	—	—	—	—	—	—	—	1
Gastroenteritis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Gota.....	—	—	—	—	1	—	—	—
Grippe.....	—	—	1	—	—	—	—	—
Hematuria.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemeralopia (clase).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemorragia (sitio de la) {	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemorroides.....	—	—	1	—	—	—	—	—
Hepatitis aguda.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» crónica.....	7	—	3	—	—	—	2	5
Por arma blanca — Heridas contusas (sitio) {	—	—	—	—	—	—	1	—
Heridas cortantes (sitio) {	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas en bisel (sitio) {	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas lacerales (sitio) {	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas punzantes (sitio) { antebrazo	2	—	—	—	—	—	—	—
Por arma de fuego — Heridas penetrantes (sitio de) {	—	—	—	—	—	—	1	—
Heridas superficiales (sitio de) {	—	—	—	—	—	—	—	—
Heridas (accidentes de las) — Erisipela.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Flebitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Gangrena.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hemorragia.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Incisa.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Herpes.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hernia (sitio) {	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidartrosis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidrocele.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidrofobia.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidropericardias.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidrotorax.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hidroneumotorax.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Hipermetropia (clase y grado) {	—	—	—	—	—	—	—	—
Hipertrofia (órgano afetc. de) — hígado.....	—	—	—	—	—	—	1	—
corazon.....	—	—	—	—	—	—	—	1
Suma á la vuelta.....	18	—	17	—	—	—	23	36

Digitized by Google

Bermejo	República	Villarino	Constitucion	Maipú	Patagonia	Chacabuco	Rosetti	Zárate	Artillería de costas	Pilcomayo	Division de torpedos	Curados	Enviados al hospital militar	Defunciones
5	2	—	2	10	1	—	2	2	9	5	5	105	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	3	1	—	—
1	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1	—	6	—	—
—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	2	—	4	17	4	—	2	4	12	6	9	158	1	1

Digitized by Google

	Bermejo	República	Villarino	Constitucion	Maipú	Patagonia	Chacabuco	Rosetti	Zárate	Artillería de costas	Pilcomayo	Division de torpedos	Curados	Enviados al hospital	Defunciones
6	6	2	—	4	17	4	—	2	4	12	6	9	158	1	1
											1		5		
					1	1							4		
													1		
													1		
													1		
													1		
													3		
													1		
													2		
													1		
													3		
6	6	3	—	6	21	5	—	3	4	12	7	9	180	1	1

Digitized by Google

ENFERMEDADES	Brown	Andes	El Plata	Uruguay	Paraná	Escuela Naval	Escuadrilla del Rio Negro	Talleres Navales
Suma de la vuelta.....	18	—	22	—	—	—	27	39
Pericarditis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Peritiflitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Peritonitis espontánea.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» traumática.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Picadura de insectos.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» víboras.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Pielonefritis (clase).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Pleurosia humeda.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» purulenta.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» seca.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Pleuroneumonia.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Pneumopericardias.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Paralisis (brazo).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Pólipos region...	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—
Postitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Prostatitis aguda.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» crónica.....	—	—	—	—	—	—	1	—
Quemadura (grado de la) 1º grado	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Queratitis (clase de).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Quiste hidatídico.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » melicérico.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » sebáceo.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » seroso.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Rectitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Retinites (clase de).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—
Retino coroiditis (clase de).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Reumatismo art. agudo.....	—	—	2	—	—	—	—	1
» » crónico.....	—	—	—	—	—	—	1	—
» muscular agudo.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » crónico...	—	—	—	—	—	—	—	—
Saburra gástrica.....	—	—	—	—	—	—	3	—
Sarampion.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Sarcocele.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Sarcome (region ú órgano).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Sífilis adquirida (accidentes de la) primarios....	—	—	—	—	—	—	—	1
Sífilis adquirida (accidentes de la) secundarios.	—	—	—	—	—	—	—	—
Sífilis adquirida (accidentes de la) terciarios....	—	—	—	—	—	—	—	—
Sífilis congénita (accidentes de la) primarios....	—	—	1	—	—	—	—	—
Sífilis congénita (accidentes de la) secundarios..	—	—	—	—	—	—	—	—
Sífilis congénita (accidentes de la) terciarios....	—	—	—	—	—	—	—	—
Sinovitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Tétano espontáneo	—	—	—	—	—	—	—	—
» traumático.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Ténia.....	—	—	—	—	—	—	1	—
Tenositis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Suma á la vuelta.....	18	—	25	—	—	—	33	41

Digitized by Google

Bermejo	República	Villarino	Constitucion	Maipú	Patagonia	Chacabuco	Rosetti	Zárate	Artillería de costas	Pilcomayo	División de torpedos	Curados	Enviados al hospital	Defunciones
6	3	—	6	21	5	—	3	4	12	7	9	180	1	1
	1			1								1		
				1								1		
				1										
				1								2		
										1		1		
1	1		1	3					1	1	2	7		
									2			8		
												4		
									1	1	2	6		
												1		
7	5	—	7	27	5	—	3	4	16	10	13	212	1	1

Digitized by Google

ENFERMEDADES	Brown	Andes	El Plata	Uruguay	Paraná	Escuela Naval	Escuadrilla del Río Negro	Talleres Nacionales
Suma de la vuelta.....	18	—	25	—	—	—	33	41
Tisticoles.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Tisis (clase) pulmonar.....	1	—	—	—	—	—	—	—
Tromtosis (sitio).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Tubérculos (region ú órgano).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Tuberculosis pulmonar.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Ulcera simple (sitio).....	—	—	2	—	—	—	—	3
» » »	—	—	—	—	—	—	—	—
Uretritis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Uremia.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Vajinalitis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Varicela.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Varices (region).....	—	—	—	—	—	—	—	—
» »	—	—	—	—	—	—	—	—
Varioloides.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Vértigo (clase de).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Verminosis.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Verrugas.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Viruela confluente.....	—	—	—	—	—	—	—	—
» discreta.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Zona zaster.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Suma total.....	19	—	27	—	—	—	33	44

OPERACIONES

De cirujía menor..... 4
» » mayor..... —

Digitized by Google

Bermejo	República	Villarino	Constitucion	Maipú	Patagonia	Chacabuco	Rosetti	Zárate	Artillería de costa	Pilcomayo	División de torpedos	Curados	Enviados al hospital	Defunciones
7	5	—	7	27	5	—	3	4	16	10	13	212	1	1
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	1	—	—	—	—	2	—	—	9	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	5	—	8	30	6	—	3	4	18	10	13	223	3	1

RESÚMEN

De enfermos curados	223
» » enviados al hospital	3
De unciones	1
SUMA TOTAL	227

Digitized by Google

Buenos Aires, Abril 18 de 1888.

Al Sr. Cirujano Mayor del Cuerpo de Sanidad de la Armada, Coronel Dr. D. Manuel Biedma.

Tengo el agrado de elevar á V. S. un cuadro demostrativo del número de pedidos remitidos á Comisaría en el curso de los cuatro meses vencidos del corriente año, con su costo en la Droguería de este Cuerpo, y al que hubieran ascendido despachados en plaza; así como tambien otro de las recetas servidas por la Farmacia Central, especificando igualmente su precio en ella y en una Farmacia del público.

De dichos cuadros se deduce una diferencia total de 568 pesos 07 centavos moneda nacional, en beneficio de los fondos del Estado, que pueden expresarse del siguiente modo:

NÚMERO DE	CANTIDAD	PRECIO F.CENTRAL	PRECIO EN PLAZA	DIFEREN.	DIFEREN. TOTAL
Pedidos	17	1057.34	1554.85	497.51	
Recetas	461	298.24	368.80	70.56	568.07

Dios Guarde á Vd.

José Picado.

Digitized by Google

CUADRO DEMOSTRATIVO DE LAS RECETAS Y PEDIDOS DESPACHADOS DURANTE LOS MESES DE ENERO, FEBRERO, MARZO Y ABRIL DE 1888

Recetas **Pedidos**

AÑO 1888	NÚMERO DE RECETAS	PRECIO EN PLAZA	PRECIO F. CENTRAL	NÚMERO DE PEDIDOS	PRECIO EN PLAZA	PRECIO F. CENTRAL
Enero.....	105	84.00	66.50	6	639.80	429.83
Febrero.	108	88.44	70.14	6	495.65	343.40
Marzo.	90	72.50	59.00	2	208.60	146.83
Abril	158	126.40	102.70	1	25.00	18.85
Totales..... ...	461	371.34	298.34	15	1369.05	938.11

AÑO 1888	ESTADO M. GENERAL	MINISTERIO DE G. Y M.	CIRUJANOS PRIN'PALES	COM. GEN. DE MARINA	BUQUES VARIOS	VARIOS	TOTAL AL MES	IMFORMES
Enero.....	5	2	—	1	—	9	17	3
Febrero.....	3	—	—	—	—	13	16	5
Marzo	14	—	4	3	1	23	45	2
Abril	12	1	—	3	—	15	31	5
Total segun dest	34	3	4	7	1	60	109	15

Digitized by Google

Buenos Aires, Abril 12 de 1888.

Al Señor Cirujano Mayor de la Armada, Coronel Dr. Manuel Biedma.

Tengo el agrado de elevar á V. S. la nómina de los pedidos que han sido despachados por esta Oficina durante los años 1886 y 1887, así como tambien dichos pedidos. Adjunto su costo en ésta y al que hubiera alcanzado servido en las droguerías civiles.

Acompaño un cuadro del número de recetas despachadas por mes en el curso de los dos años antedichos, especificando igualmente el valor que representa á la Farmacia Central, y al precio que hubiera ascendido en el público.

Expreso en el siguiente los totales que arrojan los cuadros antedichos:

FECHAS	Núm. de pedidos	N. de recetas	Precio de plaza	Farmacia Central	Conceptos generales
Año 1886	8		4.874.08	3.089.00	
» 1886		2309	1.418.58	720.00	
» 1887	27		1.728.43	902.33	
» 1887		1643	1.123.12	466.90	5.178.23

Creo oportuno recordar á V. S. que existen varios pedidos en tramitacion, y que esto dificulta mucho el despacho.

Estimo conveniente solicitar autorizacion para proveer pedidos que asciendan de cien pesos, ó por lo menos establecer una cantidad mayor como máximum.

Cien pesos como cantidad máxima es insuficiente, si se tiene en cuenta la suba sufrida en los medicamentos y útiles de droguería, así como los demás artículos ó medici-

Digitized by Google

nas; por otra parte, debiendo despues de acordarse el despacho de un pedido cuyo costo ascienda de los cien pesos, abonarse con los fondos del Cuerpo, como si no pasara dicha cantidad, creo que las tramitaciones á que se sujetan dichos pedidos, con gran perjuicio para el servicio, se abreviaria de la manera indicada.

Seria tambien conveniente uniformar las fechas de los pedidos, estableciendo épocas fijas para su presentacion, haciéndolos, por ejemplo, por trimestres, ó antes de partir, en caso necesario. Como se reducen en esta oficina los pedidos por autorizacion de V. S., siempre que es posible, y tienen además, órden los Sres. Cirujanos y Farmacéuticos de limitarse en ellos á lo esencial, dichos pedidos no pasarian en su importe, haciéndose por trimestre, de 150 pesos, y autorizados como aconsejo se solicite, para proveer pedidos de más de cien pesos, la tramitacion seria muy breve y los medicamentos mas útiles, no faltarian á bordo ó inutilizarian con el tiempo. En efecto, si se concede el despacho de grandes pedidos, aunque sea despues de un largo trámite, los medicamentos pasan á bordo á perderse por la humedad y el calor, dado la proximidad, en la mayor parte de los buques, del Botiquin á la máquina.

Otras veces se concluyen los medicamentos más necesarios, más indispensables, y el pedido no se puede proveer por hallarse en el Estado Mayor ó en el Ministerio, etc.

La práctica diaria me ha sugerido estas pequeñas modificaciones que presento á la consideracion de V. S.

Dios guarde á V. S.

José Picado.

Digitized by Google

Nómina de las recetas despachadas en el año de 1887

MES	NÚMERO	PRECIO EN PLAZA	PRECIO CENTRAL
Enero.....	Nº 178	$ m/n 106 68	$ m/n 71 20
Febrero.....	» 145	» 113 65	» 58 —
Marzo....	» 151	» 112 84	» 60 40
Abril..... ...	» 150	» 112 15	» 60 20
Mayo.....	» 166	» 110 12	» 66 60
Junio.....	» 149	» 111 90	» 60 40
Julio.....	» 104	» 68 50	» 40 80
Agosto	» 139	» 88 96	» 54 90
Setiembre	» 136	» 85 50	» 52 50
Octubre.....	» 115	» 74 95	» 46 50
Noviembre..	» 108	» 70 60	» 42 90
Diciembre.....	» 102	» 66 35	» 41 82
	Nº 1643	$ m/n 1123 12	$ m/n 656 22

Totales

Número de recetas..... 1643

Precio en plaza ..... — 1123 12

» de Central . ..... — 656 22

José Picado.

Digitized by Google

Pedidos despachados en el año de 1887

FECHA	BUQUES	COSTO DE LA CENTRAL	COSTO EN PLAZA
Enero 5	Torpedera Maipú...	$ m/n 54 30	$ m/n 100 —
» 19	Acorazado Almirante Brown	» 8 —	» 12 —
Febrero 15	Cañonera Paraná.....	» 35 —	» 65 —
Marzo 28	» Uruguay..... ...	» 60 —	» 115 —
Abril 3	Acorazado Los Andes.....	» 13 50	» 25 —
» 6	Crucero Patagonia	» 40 50	» 75 —
Mayo 2	Corbeta Chacabuco.....	» 10 08	» 18 70
» 7	La Argentina.....	» 3 50	» 5 —
» 17	Acorazado Almirante Brown	» 55 60	» 100 —
» 17	» » »	» 45 30	» 90 —
» 26	Talleres Navales.....	» 60 —	» 110 02
Junio 1°	Acorazado Los Andes.....	» 32 05	» 61 10
» 2	Almirante Brown.....	» 33 50	» 65 40
» 2	Crucero Patagonia..... ..	» 15 20	» 29 34
Julio 14	Escuela Naval.....	» 32 50	» 65 —
» 21	Escuadrilla Rio Negro.....	» 80 50	» 150 —
» 21	Torpedera Maipú.....	» 15 45	» 28 72
Agosto 2	El Plata.	» 25 —	» 50 25
» 9	Almirante Brown.....	» 56 30	» 100 —
» 29	Crucero Patagonia.....	» 43 50	» 93 50
Sbre. 2	Torpedera Maipú.....	» 43 25	» 80 —
» 3	El Plata	» 12 —	» 20 —
» 5	Escuela Naval.....	» 38 90	» 76 30
» 11	Esc. Bermejo (vapor Teuco).	» 57 90	» 100 —
Obre. 13	Corbeta Chacabuco.....	» 25 30	» 46 40
» 20	Vapor Vigilante.....	» 25 30	» 46 40
		$ m/n 922 33	$ m/n 1728 43

José Picado.

Digitized by Google

Recetas despachadas en el año de 1886

FECHAS	Núm. de recetas	Costo en Plaza	Costo en Central
Enero	22	$m/n 13 64	$m/n 7 50
Febrero....	129	» 80 98	» 35 60
Marzo	241	» 149 42	» 75 —
Abril	253	» 156 86	» 82 30
Mayo	225	» 139 50	» 65 25
Junio	222	» 137 64	» 60 30
Julio	282	» 174 84	» 87 40
Agosto	150	» 93 —	» 46 —
Setiembre..	114	» 74 68	» 62 —
Octubre....	149	» 80 38	» 40 15
Noviembre.	312	» 193 44	» 95 50
Diciembre..	210	» 124 20	» 63 —
	2309	$m/n 1418 58	$m/n 720 —

José Picado.

Digitized by Google

Pedidos despachados durante el año 1886

FECHA	BUQUE	COSTO DE LA CENTRAL	COSTO EN PLAZA
Enero 14	Escuadrilla Rio Negro.....	$ m/n 56 —	$ m/n 100 —
Febrero 5	Cañonera Paraná	» 180 —	» 250 —
» 22	Trasporte Villarino.....	» 70 —	» 88 —
» 26	Prefectura Marítima	» 1 50	» 2 —
Marzo 29	Cañonera Paraná	» 20 —	» 30 —
Abril 30	Azopardo	» 15 —	» 20 —
Mayo 12	Villarino.....	» 34 —	» 65 —
» 15	Maipú.....	» 110 —	» 190 —
» 18	Uruguay.....	» 40 —	» 65 90
» 26	Almirante Brown.....	» 65 —	» 90 —
» 28	Escuela Naval.....	» 65 —	» 86 —
» 31	El Plata	» 80 —	» 140 —
Junio 2	Los Andes.....	» 45 —	» 70 —
» 10	La Paraná.....	» 5 —	» 18 —
» 16	Estacion Torpedos.....	» 30 —	» 40 —
» 19	La Paraná..... ..	» 9 —	» 12 —
» 22	Pailebot Piedra Buena.....	» 20 —	» 35 —
Julio 13	Almirante Brown.....	» 32 —	» 50 —
» 14	Escuadrilla Rio Negro	» 52 —	» 70 —
» 31	Trasporte Villarino.....	» 66 —	» 85 —
Agosto 10	General Alvear.....	» 19 —	» 24 —
» 12	Cúter Bahia Blanca.....	» 18 —	» 25 —
Setiemb. 10	Estacionario Vanguardia...	» 10 —	» 15 —
» 10	Escuela Naval.....	» 45 —	» 70 —
» 17	Espedicion Tierra del Fuego	» 220 —	» 350 —
» 23	La Paraná.....	» 65 —	» 100 —
		$ m/n 1362 50	$ m/n 2200 —

Digitized by Google

PEDIDOS DESPAACHDOS DURANTE EL AÑO 1886

(Continuacion)

FECHA	BUQUE	COSTO DE LA CENTRAL	COSTO EN PLAZA
		$ m/n 1362 50	$ m/n 2200 —
Obre. 9	Vapor Vigilante.....	» 85 —	» 150 —
» 16	Escuadrilla Rio Negro....	» 65 —	» 100 —
» 17	Torpedera Maipú.....	» 37 —	» 50 —
» 18	Los Andes.....	» 150 —	» 240 —
» 19	Espedicion Tierra del Fuego	» 16 —	» 20 —
» 20	Sub. Tigre.....	» 19 —	» 30 —
» 25	Trasporte Villarino.....	» 20 —	» 35 —
» 25	Constitucion	» 80 —	» 130 —
» 26	Chacabuco.....	» 53 —	» 72 —
» 27	Pilcomayo..... ...	» 115 —	» 195 —
» 27	La Argentina.....	» 28 —	» 54 —
» 29	Almirante Brown.....	» 75 —	» 125 —
Nbre. 3	Subp. del Riachuelo.....	» 32 —	» 46 —
» 3	» » Chubut.....	» 98 —	» 149 —
» 7	Torpedera Maipû.....	» 23 —	» 35 —
» 7	Subp. Nacahuazú.....	» 35 —	» 56 —
» 17	Azopardo.....	» 95 —	» 119 —
» 21	La Paraná.....	» 22 —	» 35 —
» 23	Escuela Naval.....	» 15 —	» 22 —
» 26	Martin García.....	» 28 —	» 57 —
» 30	Escuadrilla Rio Negro.....	» 65 —	» 100 —
» 30	Martin García.....	» 37 —	» 50 —
Dbre. 1°	La Argentina.....	» 18 —	» 25 —
» 6	Escuadrilla Rio Negro ...	» 35 —	» 50 —
» 9	Constitucion.....	» 115 —	» 175 —
» 10	La Argentina.....	» 45 —	» 75 —
» 17	Martin García.....	» 18 —	» 25 —
» 18	Azopardo.	» 25 —	» 40 —
» 21	Escuela Naval.....	» 1 50	» 2 —
» 23	Martin García.....	» 1 80	» 3 —
» 28	Corbeta Chacabuco.....	» 128 —	» 249 —
» 29	Villarino.....	» 145 —	» 290 —
		$ m/n 3089 —	$ m/n 4874 —

José Picado.

Digitized by Google

ESCUELA NAVAL

Digitized by Google

Digitized by Google

ESCUELA NAVAL

Buenos Aires, Abril 7 de 1887.

A Su Excelencia el Sr. Ministro de Guerra y Marina, General de Division D. Eduardo Racedo.

Excmo. Señor.:

Cumplo con mi deber, informando á V. E. de los sucesos y progresos de la Escuela Naval durante el año próximo pasado.

En el exámen de ingreso efectuado en el mes de Marzo del mismo año, rindieron éste á satisfaccion once jóvenes, pero en el curso del año ingresaron diez y ocho como agregados.

De los cadetes, fueron dados dos de baja por distintas razones, en el curso del año, y otros dos obtuvieron licencia del Excmo. Ministro para reparar su quebrantada salud, verificándolo ambos en Europa; de manera que, al terminar el año habia en el

IV año.....	11 cadetes.			
III id	12 id.			
II id	15 cadetes	y	1 agregado.	
I id	13 id		16 id.	

En el exámen anual que se efectuó en el mes de Diciembre del año próximo pasado, los once alumnos del IV año rindieron suficiente prueba y en consecuencia fuerom nom-

Digitized by Google

brados Alféreces de Fragata. De los doce del III año fueron diez al IV y dos vuelven á repetir aquel. De los quince y un agregado del II año, pasaron á causa de su exámen, once cadetes y el agregado al III año, habiendo sido nombrado el último, cadete becado, y los otros cuatro siguen repitiendo el año. De los trece cadetes y diez y seis agregados del I año pasaron nueve de los primeros y tres de los segundos al II año, quedando para repetir el I° cuatro cadetes y trece agregados.

En el exámen de ingreso que se efectuó en Enero del corriente año se presentaron veinte y dos jóvenes, de los que ocho solamente rindieron prueba satisfactoria. Además de estos ocho, ingresaron como agregados trece jóvenes; se componen, pues, en la fecha, habiendo pedido y recibido la baja los cadetes Roberto Wilkinson y Natal Castro, y no habiéndose presentado el agregado Guillermo Arraga, el

IV	año	de	10	cadetes
III	»	»	14	»
II	»	»	15	»
I	»	»	12	» y 25 agregados.

Como V. E. puede ver por el exámen del año pasado, de los diez y ocho jóvenes agregados solo cuatro fueron capaces de sufrir la prueba de competencia y poder pasar al año inmediato superior; se demuestra así, una vez más, que esto es pernicioso para el progreso de la Escuela, porque generalmente entran sin la necesaria preparacion, y por consiguiente carecen de la base para poder comprender y digerir las conferencias del 1er año; aparte de que, generalmente, la conducta de ellos, originada casi siempre por su falta de preparacion y el consiguiente aburrimiento en clase y tambien á veces por la demasiada libertad que han tenido en sus hogares, es pésima.

Por no haber tenido buque á disposicion de la Escuela, no se verificó este año el viaje de instruccion reglamentario, pero en cambio empezaron los cursos ya en Febrero, de modo que el exámen anual podrá tener lugar á fines

Digitized by Google

de Setiembre y efectuarse el viaje de instruccion desde Octubre á Marzo inclusive; las clases, pues, el año próximo venidero, podrán inaugurarse, conforme lo prescribe el Reglamento, en el mes de Abril.

Pasaré ahora á informar particularmente sobre algunos de los puntos principales relativos á la reparticion á mi cargo.

Edificio

Repetiré aquí, como en mis informes de años anteriores, estas palabras, que nunca serán en mi concepto bastante repetidas:

«Si queremos tener una Escuela Naval, el primer paso que debe darse es dotarla de edificio propio.»

A fines de Julio del corriente año caducará la contrata del edificio que ocupa actualmente la Escuela Naval, y quizás podamos continuar aún en el mismo edificio los meses de Agosto y Setiembre; sin embargo, es menester pensar desde ahora en otro edificio cercano en que sea posible instalar provisoriamente esta Escuela.

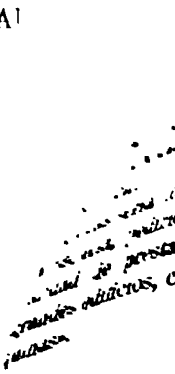
El Honorable Congreso en sus sesiones del año 86 votó 200,000 pesos moneda nacional, para la construccion de edificio propio: los planos están hechos, pero no el edificio.

Por las dos razones, á cual más poderosa, profesorado y centro de recursos intelectuales, opino que la Escuela debe quedar en la capital federal, y el mejor local para ella fuera sin duda alguna el terreno situado á orilla del rio, en el bajo que ocupa aquella actualmente, terreno ganado al agua por la Municipalidad y suficientemente elevado, al extremo de que quedó en seco durante las últimas grandes inundaciones.

Hace tanto el Exmo. Gobierno por fomentar y facilitar la educacion primaria, levanta tantos templos á la enseñanza, ó palacios, mejor dicho, en toda la República, que creo hále llegado tambien el tiempo á la Escuela Naval, en que se educan los futuros Oficiales de la Armada, que

Digitized by Google

brados Al
diez al
agreg
cad
el
d



sores de la patria, sino tam-
de su pabellon, de poseer un
habilite para llevar á cabo tal

mejor para la instalacion provisoria de
Consejo Nacional de Educacion, en
prestamo por dos ó tres años, uno de sus
edificios, como por ejemplo el de las «Cinco Es-

Instruccion

La parte teórica no sufrió modificaciones de importancia. Hácese sentir la falta, desde tiempo atrás, de un gabinete de Historia Natural, salas de Artillería, de Gimnasia y Esgrima, de Labor y Aparejos, etc., y de suficiente número de botes.

Existe, sí, un pequeño gabinete de Física y un laboratorio de Química, pero su instalacion sería inconveniente y difícil, mientras un edificio propio no permita hacerlo con toda minuciosidad y condiciones que exigen tales medios de enseñanza práctica superior.

En la litografía se trabaja constantemente para la debida preparacion de los cursos.

Hace algunos años que vengo pidiendo que se autorice la impresion de estos, puesto que ya no sufrirán variaciones fundamentales que la impidan; en la actualidad está para concluirse la impresion de «Máquinas á Vapor» con su respectivo atlas, cuyo único curso fué autorizado que se imprimiera en fecha de Setiembre del 86.

El Exmo. Gobierno por su decreto de fecha 2 de Enero del 88, en que se aprueban los exámenes anuales, elevó la instruccion de la Escuela Naval á cinco años, y esto por virtud del párrafo del informe de la Comision Examinadora que me atrevo á copiar en extenso á continuacion:

« Exmo. Señor: El desarrollo y progreso rápido de las

Digitized by Google

« armadas; las moles de los buques blindados y movidos « por máquinas siempre perfeccionadas; los cruceros sur- « cando el Océano con una velocidad antes ni soñada; los « cañones monstruos provistos de mecanismos suma- « mente delicados; los torpedos automóviles que, por la « delicadeza y perfeccion de su mecanismo parecen, una « vez lanzados, mas bien cuerpos animados que instru- « mentos hechos de acero ó bronce, exigen del personal « á que se deben confiar tantos portentos del espíritu hu- « mano, una preparacion científica cada dia mayor para « comprenderlos y saberlos manejar. »

« Todas las armadas del mundo comprenden esta nece- « sidad y elevan la instruccion de sus futuros Oficiales á « horizontes siempre más amplios. No vemos la razon « de que nosotros los argentinos nos quedemos atrás; al « contrario, como nacion jóven debemos buscar el igualar « sino pasar á las demás. »

« Es por estas razones que la Comision cree que deben « aumentarse en lo futuro los estudios en la Escuela Na- « val á cinco años, rigiendo en este caso el plan de estu- « dios que tiene confeccionado el director de la Escuela, « capitan de navío Don Eugenio Bachmann. »

Segun el tenor de dicho decreto, la educacion actual de los años I° y II° está ya arreglada á la norma de los cinco años, mientras que los años III y IV siguen aún la del antiguo plan.

Me parece innecesario mencionar en una Memoria al Exmo. Ministerio de Marina, el que, con la instruccion teórica profunda debe ir aparejada una instruccion práctica completa, porque solo ambas partes forman el verdadero Oficial de Marina.

Si bien es verdad que el instinto marino que debe poseer cada Gefe, cada Almirante, no se adquiere de otro modo que por una larga experiencia en guardias y mandos es alta mar, tanto en buques aislados como en escuadra, en verdad tambien que el jóven aspirante á oficial, ó sea el guardiamarina, puede asimilarse únicamente con toda perfec-

Digitized by Google

cion los estudios teóricos sumamente indispensables si tiene ocasion de aplicarlos prácticamente desde los primeros años de su estadía en la Escuela.

Por estas razones, debe efectuarse como se consigna en mi proyecto de Reglamento orgánico, un crucero de instruccion de tres meses cada año, en el cual sean iniciados los jóvenes en todo trabajo práctico del marino; que se acostumbren poco á poco á la vida del mar; eduquen su vista en la apreciacion de las distancias; aprendan, finalmente, á tropezar en la mancha de aceite de la cubierta. Además, los que salgan del último año de la Escuela Naval deben ser embarcados en un buque que sirva para emprender á vela con ellos un viage de un año. En este buque deben prestar el servicio de guardias-marinas, y al regreso del viaje rendir su último exámen.

Acaso sea excusado repetir lo propuesto en el Reglamento orgánico, de que es de todo punto necesario para el buen servicio de la Armada que salgan de la Escuela Naval los alumnos como guardias-marinas de segunda clase y sean ascendidos despues del último exámen mencionado á guardias-marinas de primera, aboliéndose la denominacion de Alférez de Fragata.

Oficiales

En el año 87 prestaron sus servicios en la Escuela Naval los siguientes Oficiales:

Segundo Comandante, Teniente de Fragata Don Rodolfo Galeano.

Oficiales profesores: A. de N. Don Manuel Barraza.

»	»	»	»	Mariano Saracho
»	»	»	»	Leopoldo Taboada
»	»	A. de F.	»	Augusto Sarmiento.

Los Alféreces de Navío Don Juan Martin y Don Vicente Montes que antes pertenecian al Estado Mayor de la Escuela, fueron enviados á formar parte de la Comision de Límites con el Brasil.

Digitized by Google

El Segundo Comandante, Teniente de Fragata Don Rodolfo Galeano, falleció el 23 de Febrero del año actual y en su reemplazo fué nombrado el Alférez de Navío Don Manuel Barraza. No puedo menos de recomendar á la especial consideracion de V. E. este Oficial, que por su contraccion y celo merece todo elogio.

Las clases que dictan los Oficiales son las que van á continuacion:

El Alférez de Navío Don Manuel Barraza, ayudado por el de Fragata Don Augusto Sarmiento, dicta Táctica Naval y efectúa el ejercicio de Infantería.

El Alférez de Navío Don Mariano Saracho, dicta Maniobras y Aparejo y dirige el ejercicio de Velas.

El Alférez de Navío Don Leopoldo Taboada dicta Ordenanzas.

Profesores

Los profesores civiles siguen en general haciéndose acreedores á los buenos conceptos de otros años.

Las distintas cátedras se distribuyen así:

Profesor principal: Don Luis Pastor—Astronomía y Navegacion.
» » » Pablo Canevali—Mecánica Teórica y Cálculo.
» » » » » —Diferencial è Integral.
» » » Ulrich Curtois—Física.
» » » Emilio Sellström—Artillería—(Actualmente con licencia en Europa).
Profesor Don Teodoro Rose—Castellano 1er año y los cuatro años de Francés.
» » Angel Perez—Algebra.
» » Oton Grieben—Geometría y Trigonometría, Aleman.
» » Alberto Schmersow—Geometría Descriptiva y Dibujo lineal.

Digitized by Google

Profesor Don Enrique Stein—Dibujo Natural.
» » Octavio Córdoba—Química.
» Dr. Arturo Reynal O'Connor—Derecho Marítimo Internacional.
» » Julian Andrieu—Hidrografía y Fisiografía del mar.
» » Julio Garcia—Historia.
» » Josè Cortès Funes—Geografía.
» » Guillermo Reynolds—Inglès.
» » Francisco Soto y Calvo—Literatura.
» » Mario Cornero—Higiene Naval.
» » Josè Corso—Gimnasia y Esgrima.
» Ingeniero Hidrógrafo Don Olaf Storm—Construccion Naval.
» Teniente de Fragata Don Santiago Albarracin—Fortificaciones y Torpedos.
» » Felix Dufourg—Máquinas á vapor.

Como en informes anteriores, me atreverè tambien en èste á llamar la atencion de V. E. acerca de la posibilidad que existe de refundir algunas cátedras secundarias.

Me tomo la libertad de insistir igualmente respecto de la conveniencia que habria en convertir en una verdadera carrera el profesorado de la Escuela Naval y de llenar para lo futuro las vacantes existentes por rigurosa oposicion.

Disciplina

No considero todavía la disciplina de la Escuela Naval á la altura que alcanza en establecimientos análogos de Europa, que tienen en su favor los años y la experiencia, pero estoy persuadido, no obstante, de que se adelantó lo suficiente para inculcar en los jóvenes alumnos el espíritu de abnegacion y compañerismo, principios inseparables en que debe basarse la organizacion y acertada marcha de todo cuerpo militar.

Tanto en la Armada como en la Escuela carecemos de

Digitized by Google

una ordenanza y reglamentos que se adapten á la situacion actual de nuestra naciente Marina, y que prescriban á cada uno, desde el más alto en la gerarquía militar al más humilde marinero, cuáles deban ser sus obligaciones y derechos, y cómo deban cumplirse unos y reclamar los otros.

Salud

La situacion en extremo higiénica del Establecimiento ha influido no poco en la buena salud que gozan los alumnos.

Mencionaré como factores importantes de tan satisfactorios resultados, la distribucion lógica del tiempo de estudios y recreos, los ejercicios militares y navales continuados prudentemente y el aseo y limpieza de las salas, dormitorios, etc.; cuyo servicio atiendo con prolijidad, comprendiendo la importancia que reviste en agrupaciones como esta Escuela.

Administracion

En este importante ramo solo debo hacer presente que todo trabajo de valor absoluto ó relativo se verifica de conformidad con lo que la contabilidad exige.

No me parece fuera de lugar exponer aquí, que seria de positivo interés para la marcha y mejor servicio de esta Escuela, establecer la autonomía de su administracion, dándole así más independencia y evitando una tramitacion hasta cierto punto innecesaria.

Por estas consideraciones me permito enviar el presupuesto adjunto, el que, hasta su artículo 46 inclusive, es copia del vigente, lo mismo que el artículo 62; sin embargo, en los articulos 47 á 61 inclusive detalla las necesidades del Establecimiento, en el caso de que se decrete su administracion autónoma.

Por cierto que debe imperar siempre el principio de buena administracion y no menos predominar el sentimiento

Digitized by Google

de la economía que hace verdaderos prodigios; en vigencia, pues, dicho presupuesto por uno ó dos años, bien se alcanzará á comprender lo que está de más ó de menos.

Segun este presupuesto, que supera al actual, que es casi puramente de sueldos, en 3,425 pesos nacionales mensuales solamente, vendria á costar cada cadete cerca de 155 pesos nacionales por mes. Creo que reuniendo las cuentas existentes en Comisaría sobre vestuarios y comida, etc., y agregando la suma del presupuesto, el costo actual de cada cadete es mucho mayor.

Oficina Central de Hidrografía

Ha continnado sus trabajos como en los años anteriores, con las dificultades que presenta la poca comodidad del local en que funciona.

No le ha sido remitido durante el año ningun trabajo hidrográfico por no haberse organizado ninguna Comision Hidrográfica.

Ya á este respecto hacia ver esta Oficina, en la Memoria presentada en Abril 30 del 86 y publicada en la del Ministerio de Guerra y Marina del 85, tomo 2°, el gran intèrvalo de tiempo que se necesita emplear para conseguir obtener las cartas y planos que deben formar la hidrografía argentina, con el grado de exactitud y precision requeridos hoy dia por el constante y enorme perfeccionamiento de la navegacion, y el relativo muy corto tiempo que el muy rápido progreso del país necesita para que asuma grandes proporciones el aumento y desarrollo de la poblacion en los territorios por los que ya comienza á extenderse.

Llamaba así comparando muy seriamente la atencion, sobre la urgencia con que esta rapidez de progreso reclama se proceda sin pèrdida de tiempo á dar comienzo al levantamiento de las cartas y planos que representen las costas marítimas de la República y puertos situados en ellas.

Este trabajo ha de contribuir grandemente tambien al

Digitized by Google

fomento y adelanto de aquellos territorios, por la gran facilidad que dá á la navegacion y lo mucho que disminuye los riesgos de ella.

Para dar comienzo á él se necesita constituir comisiones hidrográficas, que si es necesario que estén bien organizadas, es necesario tambien, y aún quizás más esencial, que ellas estén dedicadas especial y únicamente á su objeto, con el fin de que pongan toda su atencion, constancia y perseverancia en el logro de él.

La experiencia demuestra que es imposible conseguir tal resultado, desde el momento en que deja de ser único y especial el servicio que se les confía.

Recuerda precisamente la Oficina en este momento tanto la práctica de los demás paises, como muy especialmente la experiencia, por el poco, ó mejor dicho, ningun resultado que entre nosotros habia dado la Comision Hidrográfica que durante varios habia existido, á pesar de la competencia y actividad del Jefe que la presidia.

Fundándose en esto, demostraba lo absolutamente indispensable que es, para que exista verdadera comision hidrográfica, que cuente ella con buque propio; esto es no buque que la aloje y transporte, sino buque que forme cuerpo con la Comision, constituyendo sus miembros la plana mayor de él. Esto que hace años era imposible es, tablecer entre nosotros, hoy es de todo punto fácil por el crecido número de oficiales salidos de la Escuela Naval y grados á que ellos han alcanzado.

Insiste esta Oficina en lo que en el año 86 expuso, y vuelve á llamar la atencion sobre tan importante asunto, confiando en que las circunstancias permitirán ocuparse de él con la preferencia que reclama.

En el Observatorio no se hicieron más observaciones que las necesarias para tener el tiempo exacto y poder así hacer la comparacion de los cronómetros.

Durante el curso del año se comparó tambien á toda satisfaccion los cronómetros de algunos buques de guerra extranjeros.

Digitized by Google

Faltaria á un deber de justicia al terminar esta Memoria, si dejase de mencionar y recomendar á la alta consideracion de V. E. la capacidad y laboriosidad del Sub-Director de esta Oficina D. Rafael Lobo.

Dios guarde á V. E.

Eugenio Bachmann.

Presupuesto de la Escuela Naval

1	Profesor principal de Astronomía y Navegacion..... $	200 —
2	Profesor principal de Mecánica Teórica y Cálculo Diferencial .	200 —
3	» » » Física.....	200 —
4	» » » Artillería.....	200 —
5	» de Castellano primer año y Francés los cuatro años.....	150 —
6	» » Algebra.....	150 —
7	» » Geometría y Trigonometría...	150 —
8	» » » Descriptiva y Dibujo Lineal.....	150 —
9	» » Dibujo Natural.....	150 —
10	» » Química.....	150 —
11	» » Derecho Marítimo internacional.	150 —
12	» » Hidrografía y Fisiografía del mar.....	150 —
13	» » Historia.....	150 —
14	» » Geografía.....	150 —
15	» » Inglés.....	82 —
16	» » Aleman.....	82 —
17	» » Literatura Castellana.....	82 —
18	» » Higiene Naval.....	150 —
19	» » Gimnasia y Esgrima.....	62 —
20	Para sueldos de Profesores de: Ordenanzas, Táctica Naval, Aparejo y Maniobra...	150 —
	Al frente...	2.908 —

Digitized by Google

	Del frente...	2.908 —
21	Para sueldos de Profesores de: Construccion naval, Fortificaciones y Torpedos, Máquinas á vapor.....	250 —
22	Dos escribientes (encargados de las copias autográficas de los cursos, de la Biblioteca y del Archivo) á $ 50 c/u.....	100 —
23	Dos ayudantes á $ 100 c/u.....	200 —
24	Contramaestre 1° con cargo.....	82 —
25	» 2°.....	30 —
26	Cuatro oficiales de mar, celadores, á $ 41 c/n.....	164 —
27	Condestable.....	37 —
28	Cuatro cabos de mar á $ 20 c/u.....	80 —
29	Cuatro marineros de 1ª clase á $ 17 c/u...	68 —
30	Ocho marineros de 2ª clase á $ 13 c/u.....	104 —
31	Dos tambores á $ 13 c/u.....	26 —
32	Dos mayordomos á $ 13 c/u.....	62 —
33	Maestre de víveres.....	31 —
34	Cabo de mar, jefe de ordenanzas.....	19 —
35	Diez ordenanzas á $ 13 c/u.....	130 —
36	Sastre guarda-ropa.....	31 —
37	Zapatero.....	21 —
38	Albañil.....	37 —
39	Carpintero.....	37 —
40	Herrero armero.....	37 —
41	Dos litógrafos á $ 31 c/u.....	62 —
42	Dos cocineros los á $ 31 c/u.....	62 —
43	Cocinero de tripulacion.....	20 —
44	Enfermero.....	16 —
45	Para el 2° Comandante por cargo de clase.	106 —
46	Sesenta alumnos á $ 6 c/u.....	360 —
47	Para vestir un alumno nuevo en el primer año $ 250: considerando que ingresen cada año 20 alumnos, resulta por mes.....	416 67
	A la vuelta...	5.496 67

Digitized by Google

	De la vuelta....	5.496 67
48	Para conservacion del vestuario y armamento de cada alumno, al mes, menos los entrados en el año, $ 15, ó sea á base de 60 alumnos: para 40.....	600 —
49	Para útiles de escritura, dibujo, etc.; mensualmente por cada alumno $ 4: para 60 alumnos.....	240 —
50	Para la conservacion de la cama y sus accesorios de cada alumno, $ 2 mensualmente: 60 alumnos.....	120 —
51	Conservacion de útiles de mesa de cada alumno, $ 1 cada mes: 60 alumnos.....	60 —
52	Lavado y planchado mensual de cada alumno $ 4.50: 60 alumnos.....	270 —
63	Conservacion de los útiles de gimnasia y esgrima de cada alumno, por mes $ 0.50: 60 alumnos.....	30 —
54	Para la conservacion y aumento del Gabinete de Física $ 300 al año: por mes.....	25 —
55	Idem para el Laboratorio de Química $ 340 al año.....	20 —
56	Idem para el Gabinete de Historia Natural.	7 —
57	Utiles de litografía.....	60 —
58	Conservacion del edificio y jardines.....	100 —
59	Idem del aparejo, compra de útiles de limpieza, pintura, etc.....	110 —
60	Alumbrado y combustible.....	200 —
61	Prest y racionamiento de todo el personal de la escuela, por mes.....	1.800 —
62	Alquiler de casa (actual).....	155 —
	Total por mes.....	9.293 67
	Total por año.....	111.524 04

Eugenio Bachmann.

Digitized by Google

Presupuesto de la Oficina Central de Hidrografía

1	Sub-Director..... $	250
2	Ingeniero hidrógrafo.....	150
3	Dos ingenieros ayudantes á $ 150 c/n.....	380
4	Mecánico encargado de los instrumentos.....	100
5	Dos auxiliares á $ 100 c/u.....	200
6	Dos escribientes á $ 60 c/u.....	120
7	Ordenanza.....	40
8	Tres marineros (para coadyuvar en las observaciones astronómicas) á $ 18 c/u.....	54
9	Para impresiones, libros, etc.....	100
10	Utiles de escritorio.....	20
11	Compra de instrumentos.....	100
12	Para casa.....	60
	Total por mes.....	1.495
	Total por año.....	17.028

Eugenio Bachmann.

Digitized by Google

Digitized by Google

TALLERES DE MARINA

Y

ARSENAL DE ZÁRATE

1887

Digitized by Google

Digitized by Google

ARSENAL DE ZÁRATE Y TALLERES DE MARINA

Buenos Aires, Mayo 1° de 1888.

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, General Don Eduardo Racedo.

Me es grato acompañar á V. E. la Memoria correspondiente al año ppdo. 1887, del Arsenal de Zárate y Talleres de Marina; en ella encontrará V. E. el movimiento habido y los trabajos llevados á cabo en estas reparticiones.

Dios guarde á V. E.

Carlos M. Gramajo.

Antes de entrar á enumerar los diversos trabajos llevados á cabo en los *Talleres Nacionales de Marina* y el movimiento habido en el *Arsenal* de *Zárate*, creo conveniente que V. E. tenga en cuenta el estado de dichos Establecimientos para poder apreciar la importancia de los trabajos, dados los elementos con que se contaba.

Talleres de Marina

Establecimiento.—El establecimiento, situado sobre la margen derecha del Rio Lujan, contaba en Mayo de 1887 con cinco cuerpos de edificio, á saber:

1° El gran edificio proyectado para Taller Mecánico.

Digitized by Google

2° El Taller de la Carpintería.
3° El Taller Mecánico existente.
4° La Casa de la Administracion.
5° La Cuadra para marineros.

Una ligera idea sobre cada uno de ellos nos hará conocer su importancia.

1° El gran edificio destinado para taller mecánico es de material; estaba solo casi concluido el cuerpo central, de tres de que consta el proyecto, todos los trabajos de construccion estaban paralizados totalmente; los cuerpos laterales solo tenian sus paredes hasta un metro de altura sobre el nivel del suelo; en el cuerpo central se habian instalado *tres* grandes máquinas-útiles.

Un torno vertical.
Un torno de plato vertical.
Una cepilladora grande.

Y se habian empezado á colocar las trasmisiones para la maquinaria total, la que sería movida por el vapor ya instalado en un ángulo externo del edificio y en construccion provisoria de hierro galvanizado.

En la fecha antes citada todos los trabajos se encontraban paralizados en este edificio, siendo su estado imposible para cualquier trabajo inmediato.

2° El taller para la carpintería era el que se encontraba en mejores condiciones, aún cuando carecia de algunas máquinas-útiles indispensables; constaba de un gran galpon de madera, dos pisos, utilizándose el bajo provisoriamente para depósito de materiales y el alto para taller de operarios.

Este taller solo posée una sierra circular movida por un motor vertical.

3° El taller mecánico se componia de dos galpones divididos, uno de ellos hecho con tablones viejos, sin obedecer á plan alguno, á medida que se habia hecho necesaria la instalacion y en las condiciones más incómodas para el trabajo.

Existian en el galpon de máquinas-útiles:

Digitized by Google

Un motor vertical, fuerza de seis caballos, en mal estado.
Cuatro tornos, tres para metales, y uno para maderas.
Dos cepilladoras, una mediana y una chica.
Una máquina de agujerear en mal estado.
Una máquina de punzonar y cortar.
Un ventilador para las fraguas y la fundicion.
Una máquina de roscar:

Las trasmisiones para el movimiento de estas máquinas, en pésimo y peligroso estado, pues las armaduras del techo y los ejes de trasmision flexionaban cuando se ponian en movimiento.

La herreria poseia:
Cinco fraguas:
Un martinete pequeño, fuera de uso.

El trabajo de calderería de hierro, haciéndose á la intemperie por no haber local, y la caldereria de cobre en un ángulo de la herrería, con un banco para un calderero y su ayudante.

La fundicion solo tenia:
Un cubilot para mil kilos de fierro.
Dos hornos chicos para bronce.
Algunas cajas para moldaje.
Una estufa para sacar moldes.

Se encontraba en las peores condiciones, espacio reducidísimo, techos bajos, ventilacion escasa.

4° Casa de Administracion.—Edificio de madera sobre pilares de mampostería, disposicion adoptada con el objeto de evitar las mareas.

5° Cuadra para marineros.—Tambien de madera sobre pilares de mampostería, de dos pisos, alojamiento para marineros del piquete uno, y depósito para buques el otro.

Sobre el Rio Lujan, 120 metros de muelle en tierra y un varadero de 9 metros de ancho por 60 de largo, que es la mitad del que fué proyectado.

Tal era el plantel del Establecimiento *Talleres Nacionales de Marina* y tales sus elementos en Mayo de 1887, época en que se recibió la administracion actual.

Digitized by Google

A primera vista comprenderá V. E. que este establecimiento tan necesario al Gobierno estaba en estado de formacion, y aún mejor puede decirse de paralizacion.

Muchas deficiencias se notaban en él, y aún de aquellas más apremiantes, del momento, del trabajo diario, deficiencias que, no llenadas, tenian que hacer los trabajos morosos y costosos.

Un depósito de materiales bien provisto y surtido, tan necesario á un establecimiento de esta naturaleza, máxime encontrándose á 30 kilómetros de los centros de comercio, no existia, paralizándose temporalmente algunos trabajos por esta causa y no haciéndose otros.

El personal de operarios del establecimiento era, no solo deficiente, sino insuficiente, compuesto en su mayor parte de aprendices y sin obedecer á reglamentacion alguna.

Los trabajos que en esta época se tenian entre manos en el taller, y que necesariamente tenian que progresar con lentitud, se relacionaban exclusivamente con las obras del torpedero *Maipú*, al cual debia hacérsele por el Establecimiento la reposición de uno de los cilindros de baja presion.

La chata *Talleres de Marina*, en obra, se encontraba paralizada.

Al recibirse una Administracion cualquiera de un Establecimiento en las anteriores condiciones y con limitadas facultades, tenia que soportar grandes inconvenientes para vencer las dificultades que se presentaban para la buena y regular marcha de él.

Una de las primeras medidas tomadas fué la de organizar el personal, reglamentando la labor diaria de operarios y ordenar metódicamente el trabajo.

Se ordenó el levantamiento de un prolijo inventario y se organizaron en una nueva forma los libros de jornales, trabajo diario de operarios, material consumido y obras concluidas.

Digitized by Google

Con fecha 14 de Marzo de 1887, el Superior Gobierno autorizó las reparaciones al torpedero *Maipú*, que debia colocársele un nuevo cilindro de baja presion, y entre tanto ejecutar modificaciones internas distintas y reponer todas aquellas partes del buque que quedaban inutilizadas con motivo de la extraccion del cilindro averiado; todas estas modificaciones las encontrará V. E. más adelante suficientemente detalladas.

Ha tocado á la actual Administracion el honor de llevar á cabo el trabajo mas serio que se ha hecho en el país, y probablemente en la América del Sud entera, en cuestiones de mecánica, cual es la fundicion y ajustaje del cilindro de baja presion de una de las máquinas del torpedero «Maypú», pieza no solo de grandes dimensiones, sinó de difícil construccion, y sin estar el Establecimiento en condiciones de ejecutar cómodamente este género de obras.

Esta pieza, cuyo peso bruto era de 9,200 kilos y cuyas dimensiones eran de 2 m. 10 c. por 1 m. 30 c. de diámetro tenia que ser torneada, cepillada y ajustada en este Taller por existir solo en él, los grandes tornos necesarios para este trabajo.

Pero estas máquinas, si bien ya colocadas en su sitio definitivo, faltaban ser niveladas, centradas cuidadosamente y limpiadas totalmente de la pintura preservativa que las cubria, las trasmisiones para su movimiento suministrado por el gran motor, faltaban, apenas estaban colocadas algunas consolas, la cañería de cobre para el motor y condensador faltaba.

Procedióse inmediatamente á concluir las trasmisiones necesarias para el movimiento y construir las piezas que aún faltaban para la colocacion de estas trasmisiones, como ser poleas, consolas, coginetes, manchones, tornillos, soportes, todo suficiente para la trasmision total, entre tanto no se llevaban á cabo otros trabajos.

La draga, varada en el varadero al costado del taller, necesitaba una reparacion general é importante en sus máquinas, aparejos y casco, la que estando autorizada debia

Digitized by Google

llevarse á cabo; el detalle de estos trabajos se encuentra más adelante.

Se reconoció la chata «Talleres de Marina», cuyos trabajos hacia tiempo estaban paralizados y se prosiguió su construccion, al mismo tiempo que se preparaban las anguillas necesarias para botarla al agua.

Con fecha 27 de Mayo del mismo año, hice presente á V. E. la conveniencia que habia en proceder al desarme y utilizacion de la máquina, casco, etc., del vapor aviso «Avellaneda», el que se encontraba con su dotacion completa en el varadero del Taller, ocasionando un gasto sin objeto para el tesoro.

En igual fecha indiqué á V. E. el recargo de trabajo que tenian los marineros del piquete de este Taller, pues no solo tenian que hacer largas y penosas guardias para la buena vigilancia del Establecimiento que tiene una superficie de 51,091 ms. cuadrados, sinó tambien el servicio, del varadero, ayuda en el Taller para el movimiento de objetos pesados ó numerosos, á mas de los hombres necesarios para las dos cocinas de clase y tropa, servicio ordinario, etc., y cuidado de las embarcaciones menores dependientes de este establecimiento, chatas, draga, etc., por lo que me permitía indicar á V. E. que era necesario aumentar dicho personal para el mejor servicio.

Con fecha 30 del mismo mes, pedía á V. E. impartiera las órdenes necesarias, á fin de que el vapor «Talita», sacado de este Taller con motivo de los hechos revolucionarios en el Estado Oriental, volviera no solo para efectuarle las reparaciones que necesitaba, sinó para el servicio del Establecimiento, lo que ocasionaría un ahorro para el erario.

En igual fecha pedia á V. E. la autorizacion necesaria para proceder al desarme de la lancha «Ñambé», que se encontraba en el varadero y cuya reparacion era muy onerosa é inconveniente, á fin de utilizar lo posible en otra lancha que se construia en los Talleres.

En Junio 2 del mismo año, pedia á V. E. la autorizacion

Digitized by Google

necesaria para efectuar la compra de bombas de incendio y para-rayos para este Taller y el Arsenal de Zárate, haciendo presente que reparticiones de esta naturaleza y sobre todo el Arsenal, no debian carecer de estos elementos, considerando la clase de materiales allí depositados.

Por este tiempo, á más de los trabajos antes mencionados que estaban en obra, se volvió á trabajar en las grandes boyas, cuya obra se habia abandonado.

Se reparaban los botes salva-vidas, las embarcaciones menores y se ejecutaban otros trabajos de menor detalle.

En la mañana del 11 de Junio, bajo un copioso aguacero, un rayo cayó en la parte mas alta del frente posterior del nuevo edificio, punto donde descansan los hilos del teléfono que pone en comunicacion el Taller con la Capital; la descarga conducida por los alambres llegó hasta el aparato telefónico, situado en un ángulo de la casilla de empleados superiores, el que destruyó completamente, originándose un principio de incendio, que atendido prontamente, fué sofocado á tiempo.

El Establecimiento despues de su nueva organizacion y con sus cortos elementos marchaba en las mejores condiciones.

La noche del 9 de Julio una gran marea no conocida en los 20 años anteriorios, alcanzó hasta 0.75 metros sobre el nivel del piso del nuevo Taller y hasta 1.10 metros en el antiguo, causando grandes perjuicios.

La fundicion tenia preparados y secos ya para la colada 20 dias de moldaje; todo quedó destruido y esta fábrica durante quince dias en estado inútil para el trabajo, pues toda la tierra de moldear que se mojó hubo que secarla sucesivamente á fuego á fin de no demorar el trabajo.

En la herrería y secciones de máquinas-útiles, causó tambien perjuicios, aunque no de tanta importancia.

El carbon coke para la fundicion, depositado al costado de la herrería por no haber otro local, flotó, quedando alguna parte de él, entre la zarza mora de las quintas de

Digitized by Google

las inmediaciones, siendo recojido todo el que se pudo, pero gran parte se perdió completamente.

En la carpintería y varadero, todo lo que era madera flotaba, pero no hubo perjuicios de consideracion, lo más fueron tablas y vigas del último sitio, trasportadas á distancia.

El Taller Nuevo cuyo piso es de tierra gredosa de relleno, quedó intransitable por mas de 15 dias, la correa mayor que queda al nivel del piso perdida, inutil para el trabajo, las máquinas-útiles que se alistaban cubiertas hasta los 0.75 metros de tierra y desperdicios, y en fin otra serie de pequeños inconvenientes que sería largo enumerar, pero que fueron perjuicios reales para el Establecimiento, considerándolos ya como tiempo perdido en subsanarlos, como tiempo retardado para el trabajo, como jornales gastados inútilmente ó como materiales echados á perder ó destruidos.

El dia 26 de Julio y con motivo de la visita que V. E. se dignó hacer al Establecimiento, fué botada á el agua la chata que se construia de 250 toneladas, y que V. E. aceptó ser su padrino, bautizándola con el nombre «Talleres de Marina», nombre que recordará la embarcacion más grande construida hasta esa fecha en este Taller, y que por su solidez y comodidad prestará al Establecimiento y al Gobierno en general, importantísimos servicios, ya en el trasporte de carga, víveres ó tropa y armamento.

Con todos estos atrasos, el dia 3 de Agosto se encontraban ya listos los 180 metros de trasmision, en perfectas y sólidas condiciones, con sus coginetes, engranajes cónicos, poleas, etc., etc.

Las máquinas-útiles que debian operar en el cilindro, bien niveladas y centradas: la tubería para el motor concluida, y el nuevo cilindro definitivamente alineado y marcados sus respectivos centros.

Se iba á dar principio al torneado y ajustaje de esta pieza, trabajo delicadísimo é importante, no solo por sus dimensiones sinó por la exactitud matemática con que debia ser hecho.

Digitized by Google

Era tanto más delicado este trabajo y tanto más honroso para el personal su perfecta conclusion cuanto que el Establecimiento no contaba con los elementos necesarios y debian suplirse como más adelante V. E. verá, á fuerza de ingenio, pues el Taller no estaba preparado para este género de trabajos, á más no era cosa corriente para el personal de operarios, trabajos de esta importancia, siendo esta la primera vez que se iba á hacer.

La pieza conducida al costado del muelle frente al Taller desde el Arsenal de Guerra de la Capital, fué trasportada al interior del Establecimiento, de una manera bastante penosa y lenta, por medio de una cabria primitiva improvisada *ad-hoc*, es decir en las peores condiciones posibles, por la pérdida de tiempo y la cantidad de trabajo empleado.

En vista de eso y para mejorar las operaciones ulteriores, me decidí á hacer conducir de Zárate el wagon grua, lo que se hizo en la chata «Talleres de Marina». Una vez armada y colocada sobre la vía provisoria, tendida en el eje del nuevo edificio, con rieles Barlow, fué introducida al Taller, para con ella trasportar el cilindro de una á otra de las diferentes máquinas que debian trabajar en él, de una manera breve y económica.

El primer trabajo en esta pieza debia ser el torneado interno, y para esto fué necesario fundir, cepillar y tornear un disco cilíndrico circular de hierro de 1.30 de diámetro y del peso de 800 kilos, con doce acanaladuras segun las generatrices, para seis cuchillas y seis guías de madera.

Todo listo el 4 de Agosto, el cilindro bien centrado en el torno vertical, principió el primer corte interno, recorriendo cada cuchilla una hélice de 4 metros de desarrollo por espira, y 1.5 m/m. de paso, haciendo este trabajo en toda la longitud del cilindro (2.10 metros); de estos cortes recibió tres.

De esta máquina el wagon grua debia pasarlo á la cepilladora para planear el plano de las lumbreras; aquí se

Digitized by Google

presentaba la dificultad de que el bastidor de la cepilladora solo permitía pasar piezas de 0.80 × 1.50 metros que son mucho menores que las dimensiones del cilindro.

Se recurrió á un artificio; al extremo de la máquina se hizo una escavacion de 2.00 × 2.00 × 3.00 metros, donde se colocó el cilindro, de manera que el plano de las lumbreras quedara cerca del nivel de la cremallera de la zorra conductora de la cepilladora. Para esto ya se construia un charriot movil y automático, donde iban colocadas las cuchillas, que colocado al extremo de la cremallera, planeaba las lumbreras en cada uno de sus viajes, desalojándose por sí misma lateralmente de cerca de 0.005.

El resultado fué excelente.

Debo hacer notar á V. E. que á no haber sido este artificio de mecánica, no hubiera sido posible la conclusion del cilindro, por ser relativamente pequeña la cepilladora.

De esta máquina debia pasar el cilindro al torno de plato vertical, donde debian torneársele los muñones, para lo cual, con anterioridad se construyeron dos charriot movibles y automáticos.

Concluido el trabajo de las máquinas, faltaba el trabajo que habia que hacerse á mano, por existir las máquinas-útiles necesarias, como el pulimento, la apertura á la broca de 200 agujeros para los espárragos en las diferentes partes, el rebaje hasta 0.02 m. de fierro en una superficie de 500 centimetros cuadrados, á mas de otros de pequeño detalle.

Con fecha 20 de Agosto y por autorizacion de V. E., se procedió al desarme bajo inventario de las existencias del vapor «Avellaneda», limpiándose y depositando su maquinaria y otros.

En esta misma fecha se condujo al Taller la máquina del vapor «Talita» para su reparacion, y se tiró al varadero con el mismo objeto la chata «San Martin».

Entretanto continuaba el trabajo del cilindro, se ejecutaban otros trabajos para el «Maipú», y las reparaciones convenientes en la lanchita á vapor «Villarino».

Digitized by Google

Se cambió un hèlice á la bombardera «Pilcomayo», haciéndosele su acanaladura y chaveta correspondiente.

Para la Division Torpedos, se ejecutaron algunos trabajos, cuyo detalle se encuentra en la relacion de los trabajos, más adelante.

Se terraplenó una parte del terreno del Establecimiento, sobre el que se construyó la caballeriza para el servicio de los caballos del carro del Taller, que conduce los materiales desde la Estacion del ferro-carril.

Se hicieron algunos otros trabajos para el servicio del Establecimiento, como ser cocina para oficiales, marineros, depósito de víveres, etc., etc.

Se desarmó, limpió y ajustó un motor vertical, un dinamo Gramme y foco Mangin, que existian abandonados y que prestaron sus servicios en la Exposicion del Paraná.

Con fecha 2 de Setiembre elevé á V. E. un proyecto para la creacion de una «Escuela de Aprendices» anexa á este Establecimiento, para la formacion de jóvenes operarios argentinos, que mas tarde prestarian susservicios en nuestra Armada.

Con fecha 3 del mismo mes, un proyecto de creacion de una seccion en este Taller, destinada á la confeccion de velas, toldos, cabullería, etc.

V. E. con su ilustrado criterio, habrá comprendido la importancia de esta seccion, sobre todo por las grandes economías que reportaría al tesoro.

Una seccion de esta naturaleza, á mas de poder proveer á los buques de sus velas, toldos, etc., á un costo mucho menos que el actual, utilizaria los viejos reparándolos para otras embarcaciones menores; los restos de cabo viejo servirían para hacer chicotes, estopa, etc.

Otras de las ventajas que hacia notar á V. E. en esta nota, se referia á que se formarian jóvenes en esta industria con gran ventaja para la Nacion.

El 10 de Setiembre manifestaba á V. E., que el personal técnico del Establecimiento habia hecho una visita detenida y prolija á los buques de la Armada «El Plata»,

Digitized by Google

«Paraná», «Constitucion», Pilcomayo», «República», «Bermejo», «Rosetti», «Resguardo» y «Vigilante», segun la que resultaba ser de urgente necesidad la inmediata reparacion de ellos, á fin de no ser mas tarde mayores las erogaciones que tendria que hacer el Gobierno para ponerlos en buen estado.

Con fecha 21 de Setiembre pedia á V. E. encargara á la Comision de Gefe que atendia en Inglaterra las reparaciones del «Villarino» y «La Argentina», la compra de los materiales de la lista que acompañaba, los que deberian ser conducidos por esos buques á su regreso, con lo que se conseguiria no solo una manifiesta economía, sinó tambien ser ellos de confianza en su calidad.

En 22 del mismo mes, adjuntaba una lista y pedia á V. E. la provision de útiles de dibujo é instrumentos de un Establecimiento mecánico, por carecer en absoluto de ellos, no habiendo sido nunca provistos.

Con la misma fecha elevé á V. E. un plano y proyecto de varadero cubierto para las cuatro bombarderas, á efecto de que éstas pudieran colocarse al abrigo de la intemperie en perfectas condiciones y realizar una notable economía en el personal de conservacion, y cuyo costo de cincuenta mil pesos m/n, es relativamente pequeño para los importantes servicios que prestaria en todo tiempo á la Armada, para conservacion de estas bombarderas ú otro buque en desarme.

Al mismo tiempo sometí á la consideracion de V. E. un proyecto para la construccion de un varadero para tirar en tierra todos los buques de la Armada, con excepcion del «Almirante Brown», el que tendria un cabrestante á vapor. Al presente la operacion de tirar un buque á tierra, en el pequeño varadero que existe, es lenta, costosa y difícil, y de una manera primitiva, impropia de un Establecimiento Nacional; el costo de este varadero es de doscientos mil pesos m/n, como se indicaba en el proyecto que elevé á V. E., que reconocerá indudablemente, la ventaja que habria si este proyecto se realizara.

Digitized by Google

Entre tanto se proseguia el trabajo del cilindro, el personal de operarios atendia otros trabajos.

Reparaciones en la Chata «San Martin».

» en la lancha «Fulminante»,

» en la Draga (conclusion).

Construccion de un motor para la carpintería y una nueva máquina para la lancha «Victorica».

Para el «Maipú» se continuaban otros trabajos.

Construccion de los algibes, batayolas, colocacion de palas de las ruedas, construccion de una campana y otros.

En la casilla de la Administracion, se hicieron de madera las divisiones necesarias para oficinas diversas.

Como V. E. comprenderá, con el escaso personal de operarios que cuenta el Establecimiento, no era posible proseguir todos estos trabajos á un mismo tiempo.

Sin embargo, los de la Torpedera «Maipú» no se han suspendido un solo instante, pues se ha trabajado noche y dia sin parar la máquina en el torneado; los otros trabajos se retomaban periódicamente.

Me es grato hacer constar la decision de los operarios y el interés que demostraban por llevar á cabo los trabajos del cilindro del «Maipú». Proximamente un mes se trabajó sin haber apagado los fuegos del motor, turnándose en este trabajo continuo, sin que para el Gobierno fuese mas oneroso.

Todo marchando en las mejores condiciones, el dia 4 de Octubre, una marea de mayores proporciones que la anterior del mes de Julio, inundó el Establecimiento, causando los mismos ó mayores perjuicios que los anteriores ya citados, paralizando por unos dias los trabajos, y si estos no fueron de mayor consideracion, se debió á las precauciones tomadas y á la actividad de todo el personal, el que prestó todo el auxilio pedido al vecindario, socorriéndolo tambien con víveres del Establecimiento.

El trabajo del cilindro de la «Maipú» se terminó y estaba por este tiempo listo para trasladarlo á bordo.

El dia 14 de Noviembre, fué conducido al costado del

Digitized by Google

muelle, de donde se trasladó con la grua de Zárate á la chata «Talleres de Marina», colocada entre el muelle y el «Maipú». De aquí fué izado á bordo y conducido sobre anguillas al costado del cuarto de máquinas sobre cubierta.

El dia 15, pasada la lluvia de la mañana, á las 3 de la tarde, se procedió á la operacion de introducir el cilindro en el cuarto de la máquina y colocarlo sobre sus muñoneras, operacion difícil por no haber una cábria adecuada y ser el cilindro una pieza no solo grande y pesada, sinó tambien incómoda para colocarse, por sobresalir en ella los muñones y caja de distribucion.

Se armó sobre el mismo cuarto de máquina y apoyadas en la cubierta dos perchas formando cábria, á fin de izar el cilindro y por medio de cinco aparejos en distintas direcciones, se lo desalojaba lateralmente al mismo tiempo de descender.

En esta operacion se emplearon la marinería del buque y la marinería de operarios del Taller, pues un descuido cualquiera ó improvision podía haber traído gravísimas consecuencias, no solo romper el cilindro sinó tambien destruir la máquina y aún causar una grave avería en el casco del buque, si descendia bruscamente de la altura sobre el casco á que estaba suspendido (5 metros).

La operacion duró desde las 3 p. m. hasta las 10 1/2 p. m., es decir, siete horas y media sin cesar un solo instante, estando presentes el Comandante y Oficiales del Torpedero, los Ingenieros del Taller y el que suscribe, dejando á esta última hora el cilindro descansando sobre sus muñones, sin haber acaecido el más mínimo accidente.

Es recomendable por todos conceptos, la conducta y contraccion observada por todo el personal empleado, que solo á esa hora se retiró despues de un trabajo constante.

Colocado ya el cilindro en su posicion, se continuó en su ajustaje y en el de las diversas piezas que habian sido desmontadas.

La rueda de babor no tenia aún sus palas colocadas, por no estar el eje ó árbol en su posicion definitiva; una vez

Digitized by Google

colocado el cilindro, fué traído éste á su puesto y se empezó la colocacion de las palas y montaje de la rueda.

El ajustaje del cilindro y montaje de las diversas piezas de las máquinas del Torpedero «Maipú», tocaba á su término.

Como comuniqué oportunamente á V. E., se procedió á una prueba prévia del cilindro, el que dió un feliz resultado, encontrándose presentes el Gefe de la Division Torpedos, Comandante del buque, Oficiales y Maquinistas, Ingenieros del Taller y el que suscribe.

Ha tócado á V. E. llevar á feliz término esta obra, que ha venido á demostrar de la manera mas cumplida que el Superior Gobierno tiene los elementos para que en el país se hagan estos trabajos. Hoy tiene la Nacion la seguridad de que en un caso desgraciado de una guerra extranjera en que las comunicaciones con el viejo mundo estuvieran impedidas, podria reparar imediatamente cualquier avería acaecida en sus buques.

El Establecimiento una vez montado en su debida forma y rango, este trabajo como cualquier otro en general, se reducirían considerablemente, en tiempo empleado y en costo, puesto que se encontraría preparado para emprenderlos.

Es indudable que todo trabajo emprendido en las condiciones antes citadas cuesta, lo que toda prueba ó aprendizaje, sin que la causa de ello pueda recaer sobre la Direccion del Establecimiento, la que, como V. E. tiene conocimiento, á pesar de opiniones contrarias de personas de reconocida competencia, ha colocado concluido el cilindro en su sitio, habiendo dado el más perfecto resultado.

Esto último es lo interesante, puesto que ha demostrado la posibilidad de obras importantes por el Gobierno, y no pasará á V. E. desapercibido que la parte económica es cuestion de elementos para que el costo de estos no recaiga exclusivamente sobre el valor de la pieza concluida.

En la relacion detallada de los trabajos, encontrará V.

Digitized by Google

[illegible]

Torpedero [illegible]
Acorazado «Maipú»
Bombardera «El Plata»
» «República»
» «Bermejo»
» «Constitucion»
Trasporte «Pilcomayo»
» «Rosetti»
» (compostura)
Lanchas Torpederas «Py» y «Ferrer» (desarme)
Aviso «Resguardo»
» «Vigilante»
» «Azopardo»
Cutter «Santa Cruz»
Chata «General Alvear»
Vapor «Talita»
» «Fulminante»
Lancha á vapor «Villarino».

Informes sobre construccion de diques en Zárate, propuestas Buhigas y Mayer.

Informe sobre el estado y valor del vapor «Phénix», puesto en venta al Gobierno.

Informe sobre máquinas, útiles y materiales necesarios al Taller.

Informe el estado de una embarcacion de zinc para la Prefectura Marítima.

Informe sobre el estado de la ballenera «Martin Garcia».

Inventario general del Establecimiento.

Inventario general del Vapor Aviso «Avellaneda».

Proyecto de varadero cubierto para las cuatro bombarderas.

Digitized by Google

Proyecto de varadero con cabrestante á vapor.

Proyecto para la compostura del cilindro averiado de la «Maipú».

Arsenal de Zárate

El Arsenal de Zárate, consta de tres cuerpos principales de edificio.

Un gran galpon central de mampostería de ladrillo con techo de teja francesa, reposando directamente sobre la armadura de hierro.

De dos construcciones laterales, tambien de mampostería, con techo de azotea.

Dos cubiertas de fierro canaleta, para los preyectiles de los Krupp, de 24 cm. y un galpon de madera donde trabajan los herreros y carpinteros.

A más, dos polvorines de material.

Sobre la ribera del Paraná, existen tres pequeñas construcciones, una de material y dos de madera.

En el galpon central se encuentra convenientemente depositada y conservada, toda la artillería, tanto moderna como antigua.

En el edificio de la izquierda se conservan cartuchos, proyectiles, espoletas, etc. del servicio de artillería.

El edificio de la derecha está ocupado por el escritorio, alojamiento de condestables y cuadra de marineros.

De las tres pequeñas construcciones sobre la ribera, una sirve de comedor y alojamiento del Ayudante, otra es cocina del personal y la tercera es cuadra para los marineros del muelle.

El edificio de material, sirve una parte como depósito de víveres y la otra de pañol,

Una vía de ferro-carril para el servicio de la grua y zorras de trasportes, pone en comunicacion el muelle de la ribera con el Arsenal.

Digitized by Google

colocada
cañones.
y Talleres de
levantase
las, y traté
cumpliendo las
mayor de
esplanada
la direc-
Sargento

del mal
los las

conduc-
pisos del
regular
ma-
etc., se

-grúa
haberse
se des-
pies de
el ca-
ser-
pies la
que

en
de

a-

El montaje de esta pieza ha sido hecho con toda felicidad y pertenece á V. E. el honor de que la Nacion tenga así montada la primera de estas magníficas piezas y que seguramente será la primera existente en Sud-América.

Este montaje y la construccion del cilindro para la «Maipú» son dos obras concluidas bajo la administracion de V. E. y que en todo tiempo podrá enorgullecerse la Nacion.

Posteriormente el Exmo. Señor Presidente de la República quiso presenciar la primera prueba de este cañon, ya montado en batería, trasladándose á Zárate con numerosa y selecta comitiva.

La prueba se hizo como V. E. lo presenció, y dió ocasion á V. E. para decir con mucho acierto: « Con el pri« mer disparo de cañon hecho por el Exmo. Señor Presi« dente de la República con la pieza de mayor calibre de « nuestra Artillería de Costas, se ha comprobado que esta« mos armados y que la paz de la República es inal« terable ».

El éxito fué completamente satisfactorio y se vieron las excelentes condiciones de precision y resistencia en que estaba montado este cañon.

Con este motivo el Exmo Señor Presidente y sus Ministros y comitiva oficial, hizo una visita al Establecimiento.

Las necesidades del Arsenal son tan múltiples, que me permito decir á V. E. que no hay tal Arsenal, en el verdadero concepto de la palabra, sinó un simple depósito de cañones y pertrechos para la Artillería de Marina, y estos no en las debidas condiciones; se carece de los elementos mas indispensables para la buena conservacion del material depositado, no existe tela ni útil alguno para renovacion de saquetes, etc., etc.

Los edificios requieren una seria reparacion, porque actualmente se encuentran los techos en estado ruinoso, estando sostenida alguna parte de ellos con puntales, por estar podridas las cabezas de los tirantes, y no es difícil que por esta causa en una fuerte lluvia ó viento se derrum-

Digitized by Google

ben completamente, causando grandes perjuicios al material depositado y quizá lamentar desgracias personales.

Estos edificios reclaman tambien para-rayos, pues actualmente solo los polvorines los poséen.

Las construcciones existentes para polvorines, se encuentran en perfecto estado, tanto la de materia explosiva como la de pólvora comun; esta última es chica para la gran cantidad de pólvora almacenada, y encarezco á V. E. la inmediata construccion de otras que lo serian en sitios más adecuados que la ubicacion de las actuales, que están expuestas, especialmente la de pólvora comun, á las fuertes crecientes del Paraná, por encontrarse construidas en un paraje bajo.

Para levantar y conducir los grandes y pesados cañones, es muy necesario una grua-móvil de suficiente poder; la que existia y que actualmente se encuentra en los Talleres de Marina, como hice notar á V. E., es relativamente débil é inadecuada para el servicio de artillería pesada.

La adquisicion de una grua es una necesidad apremiante y con un gasto relativamente pequeño, se tendria economía en tiempo y jornales.

Debo llamar la atencion de V. E. de una manera especial, sobre la necesidad de la comunicacion de los depósitos del Arsenal con la vía del Ferro-Carril de Buenos Aires al Rosario, que pondria en comunicacion de esta manera con la red de Ferro-Carriles, y podria fácilmente ser trasladado el material de artillería al Rosario, Boca, Bahia Blanca, etc., donde las necesidades lo requiriesen.

Esto se podria conseguir ligando directamente el Arsenal al Ferro-Carril al Rosario, por un desvío; pero se presenta el inconveniente de la gran barranca que habría que salvar por medio de un desmonte, lo que seria oneroso.

En estos momentos se construye la vía del Tranway Rural, que es de trocha ancha y que va hasta el muelle del Pueblo de Zárate, y cruza el Ferro-Carril. Como el Arsenal tiene ya una vía, desde los depósitos hasta su propio

Digitized by Google

muelle, no habria sinó que ligar los dos muelles por un trozo de vía de igual trocha para tener asi una comunicacion contínua y conveniente entre los depósitos del material de Artillería, y á lo cual se prestaria la empresa y la línea del Ferro-Carril al Rosario.

Oportunamente elevaré el proyecto que he ordenado al Ingeniero confeccione y de que dí cuenta á V. E.

El muelle del Arsenal necesita una sèria reparacion, sus tablones y pilotes estan en pèsimas condiciones, viéndose el personal en la necesidad de remendar, terraplenar y poner palizadas en los costados, para impedir en todo lo que sea posible y con los escasos elementos de que disponen, la destruccion completa del expresado muelle.

La cábria se encuentra en las mismas condiciones, sus maderas están malas, y á mi juicio no pasará mucho tiempo, si no se remedian estos defectos, sin que sea imposible hacer con ella operaciones de carga ó descarga; hago notar á V. E. que son materiales pesadísimos los que con ella se mueven.

Las pequeñas instalaciones en la ribera para el personal de servicio en el muelle, son deficientes, estrechísimas; seria conveniente la construccion de casillas de material ó madera que sirvan de oficinas, comedor, cocina para el servicio de oficiales y empleados de esta Reparticion.

Existe al costado del muelle y sumergido á orillas del Paraná, una gran cantidad de cable para comunicacion eléctrica, el que va perdiendo su poder trasmisor paulatinamente, por su mal estado de conservacion; á fin de subsanar esto creo conveniente la construccion de piletas de material donde se conservará en perfectas condiciones.

Antes de terminar esta exposicion me permito hacer presente á V. E. que la antigua artillería de grueso calibre (Romans y Parrots) traidos en la administracion de Sarmiento, podian con ventaja ser utilizados.

Estos cañones se encuentran al presente en el Arsenal, cubiertos de pintura preservativa y á la intemperie, por no haber sitio cubierto para ellos.

Digitized by Google

[illegible] por [illegible] y defensa de [illegible].

[illegible] «Andes» y «E[illegible] exigencias [illegible].

[illegible] de V. E. lo [illegible] del Capitan de Fragata D. [illegible] del Arsenal, quien no descansa para que el establecimiento marche en las mejores condiciones. Secundado eficazmente por el personal á sus órdenes, ha logrado que esa repartición se mantenga en buen estado de conservacion con la escasez de elementos de que ha podido disponer.

Subsanadas las necesidades mas antes indicadas, el Arsenal podría mantenerse perfectamente conservado; pero para las necesidades de nuestra creciente Marina de Guerra, un verdadero plantel de Arsenal de Marina, encerrando los adelantos más perfeccionados, se impone y próximamente tendré el honor de someter á la consideracion de V. E.

Por lo anteriormente expuesto, V. E. puede tener una idea del movimiento habido en los Talleres de Marina y en el Arsenal de Zárate.

Me permitiré hacer notar á V. E. que el Taller de Marina en las condiciones actuales no tiene los elementos ni ventajas que debiera tener como primer Establecimiento Nacional para la Marina Argentina.

La buena voluntad de todo el personal y su competencia, han podido salvar las dificultades presentadas á causa de no estar el Taller con su completa maquinaria y secciones necesarias.

Digitized by Google

Hasta hace pocos años, los trabajos de esta naturaleza no eran posibles en el país, no solo por no haber elementos sinó tambien operarios inteligentes en trabajos mecánicos.

Hoy son muy diferentes las circunstancias, el adelanto creciente de la Nacion ha alcanzado á todos los ramos y existen al presente en el país, operarios mecánicos competentísimos, de los que este Establecimiento ocupa algunos.

V. E. con su clara ilustracion comprenderá que en estas condiciones no falta á la Nacion sinó tener un Establecimiento bien montado con todos los elementos segun la última palabra de la ciencia para poder hacer con ventajas diversas, en el país, cualquier trabajo de mecánica, lo que economizará las fuertes erogaciones que se pagan actualmente en comisiones, sueldos, trasportes, diferencia de cambio, etc., por obras de mecánica construidas en el extranjero.

El Establecimiento, tal como hoy se encuentra, exigiría muy poco del Tesoro Nacional para completarse, y muy en breve tendría recuperado ese gasto.

Oportunamente he hecho notar á V. E. la disposicion de cada seccion; me permito emitir mi opinion sobre sus inconvenientes.

La herrería, calderería de fierro y fundicion, no pueden seguir por más tiempo en sus locales actuales, sobre todo las dos últimas.

La calderería de fierro, seccion importantísima, como he dicho antes, se hace á la intemperie por no haber local y los dias de lluvia se paraliza necesariamente este trabajo.

La fundicion deja mucho que desear, y á pesar de ello se continúan trabajos de importancia. Esta no tenía ni las cajas de moldear necesarias; las que existian no solo eran pequeñas sinó en su mayor parte de maderas deterioradas, y solo algunas de fierro; aprovechando el fierro viejo, el inútil para otra cosa, se han construido muchas cajas para la fundicion, algunas hasta de 800 kilos de peso.

Digitized by Google

[illegible] que existe, admite [illegible] escasa para las nece- [illegible] consecuencia precisa- [illegible] suficiente capacidad, [illegible] Arsenal de Guerra [illegible] este propósito un [illegible] la pieza no solo por [illegible] del Tigre á la Capi- [illegible] cilindro.

[illegible] sin luz, lo que hace [illegible] en cualquier moldaje; [illegible] de una hélice rota [illegible] se fundió una caja pa- [illegible] es el local, que [illegible] dimensiones, no pasa- [illegible] que sacar para poder pasar la pieza.

Por [illegible] ruego á V. E. quiera ordenar la [illegible] económicos provisorios para herrería, [illegible] y fundicion.

En la seccion de máquinas-útiles, cepilladoras, tornos, etc., se hace necesario una reforma inmediata, á punto de no poder en poco tiempo más continuar trabajando.

La caldera del motor está en mal estado; sería necesario una nueva, pero será inútil este gasto, pudiéndose utilizar las buenas calderas ya instaladas y listas en el cuarto del nuevo motor para la maquinaria del nuevo edificio, y que ya prestaron su servicio en el trabajo del cilindro del «Maipú».

El motor que actualmente funciona es débil y en el caso de operar todas las máquinas conjuntamente, el trabajo se hace irregular por no ser el motor de suficiente poder.

Las trasmisiones están muy debilitadas, flexionan éstas y las armaduras del techo sobre que reposan, amenazando constantemente al personal empleado.

El nuevo edificio está, como ya hice notar á V. E., con toda la trasmision lista y con su gran motor y calderas

Digitized by Google

convenientemente instalados; espero de V. E. y á fin de salvar los inconvenientes indicados, la órden para efectuar la traslacion de la maquinaria del viejo taller al nuevo edificio, donde se dispondrá de mayor espacio, mejor distribucion de luz, mejor disposicion para vigilancia del personal, comodidad para el trabajo, etc., y aún se economizará combustible, pues las nuevas calderas, por su sistema y modo de instalacion, consumen muy poco carbon aprovechando casi totalmente su potencia calorífica.

Esto que ruego á V. E. quiera atender, es de necesidad apremiante; no es posible casi continuar en las condiciones actuales.

Para mayor ventaja y economía en el trabajo, seria necesaria la adquisicion de algunas máquinas cuya lista oportunamente he elevado á V. E.

Hago notar á V. E. que ya es tiempo tambien que la Nacion Argentina tenga un verdadero Arsenal y Taller para la Marina de Guerra, en el cual no solo se ejecutarian todas las reparaciones necesarias, sinó tambien se construirian embarcaciones de alguna importancia, para lo cual no existe al presente inconveniente en lo que se refiere á una direccion técnica competente y á un trabajo bien concluido.

Esto demandaria gastos indudablemente, pero ellos serian reembolsados con creces por las economías que reportarian reparaciones á los buques de la Armada hechas con manquinaria adecuada y suficiente para un trabajo rápido y esmerado, y por consiguiente barato; es del conocimiento de V. E. que el fin que persigue la mecánica, es no solo la perfeccion de las obras sinó tambien la baratura de ellas ideando mecanismos que economizan considerablemente tiempo y hombres.

Para las reparaciones de averías causadas en los buques por la accion del tiempo, podríamos continuar en regulares condiciones con las reformas al Taller actual, que antes me he permitido indicar á V. E., pero en un caso de guerra extranjera probablemente varios buques tendrian necesi-

Digitized by Google

dad de rápidas reparaciones á un mismo tiempo y si no se contase con un Establecimiento con elementos para llenar estas necesidades, se sufririan incalculables consecuencias.

Marchamos á la cabeza del progreso y del adelanto de las Naciones Sud-Americanas y nuestra escuadra debe en todo tiempo responder á este adelanto, y para esto los diferentes buques deben tener un establecimiento propio donde mejorar periódicamente su estado.

Me permito hacer notar á V. E. la conveniencia que habria si cada vez que un buque volviera de una excursion fuesen inspeccionadas prolijamente sus maquinas por el Inspector General de Máquinas de la Armada y un Ingeniero del Taller para dar cuenta de su estado, y de esta manera poder hacer responsable á cada maquinista de las averías que en la mayoría de los casos son causadas por descuidos ó incompetencia, como se ha podido comprobar al inspeccionar algunas máquinas de buques por los ingenieros del Taller.

Pido á V. E. quiera prestar su atencion á los proyectos que con fecha 3 y 22 de Setiembre próximo pasado, elevé sobre creacion de una seccion para la confeccion de toldos, cabulleria, etc. para los buques de la Armada y varaderos, para conservacion de bombarderas y tirar en tierra para reparaciones, limpieza de casco, etc. de cualquir buque de la Armada. Estos proyectos cuyas ventajas ya hice notar á V. E., son un complemento natural á un Establecimiento de este género.

En el Arsenal de Zárate, es necesaria la construccion de polvorines para cada clase de material explosivo depositado.

Los existentes son por demás inadecuados para el objeto; el de pólvora comun se encuentra en un terreno muy bajo y húmedo, expuesto constantemente á las mareas del Rio Paraná que hasta alli alcanzan, como se ha podido comprobar en la del 4 de Octubre, que faltó muy poco para penetrar en su interior; además está completamente ates-

Digitized by Google

tado, por lo que están depositadas en el Arsenal de Guerra de la Capital y en Martin Garcia, cantidades de pólvora y pertrechos, pertenecientes á la Marina.

En los Arsenales de las naciones más adelantadas, se ha adoptado como sistema conveniente de polvorines el de pabellones aislados encerrando cada uno cortas cantidades (2 á 4 toneladas) de material explosivo, especialmente para gelatina explosiva, algodon pólvora, etc.; de esta manera en caso de accidente las pérdidas y consecuencias serian menores que si explotara, por ejemplo, el que actualmente contiene estos explosivos.

El polvorin de la barranca no está tampoco en buenas condiciones, pues á más de encontrarse en un mismo sitio dos explosivos distintos (algodon pólvora y gelatina explosiva) que necesitan para conservarse un ambiente distinto, húmedo la una y seco la otra.

El desprendimiento de gases de cuerpos diversos, puede quizá ocasionar inconvenientes.

Por lo demás, su situacion al pié de la barranca á orillas del pueblo de Zárate, es un peligro inminente y de fatales consecuencias, que mantiene en fundada zozobra al vecindario.

Respondiendo á estas ideas, los polvorines se levantarian en lugar adecuado lejos de todo peligro, al abrigo de mareas y no solo para cada clase de material explosivo sinó tambien con el objeto de conservar fraccionada la cantidad probable en depósito en todo tiempo.

Hago notar á V. E. la necesidad de que existen alli depósitos para los buques, los que tendrian sus divisiones necesarias para cada uno, para tener asi guardados y conservados sus útiles de repuesto.

Me permito hacer notar á V. E., pues tengo informes y hasta lo he presenciado en uno de los buques de guerra de la Armada, que el estado de las municiones de fusil y cañon, pólvora, etc., es malo, debido casi exclusivamente al mal estado de conservacion, pues los depósitos (Santa Bárbara) son húmedos y ésta destruye el material; á mi

Digitized by Google

juicio esto deberia ser reformado de una manera especial áfin de impedir completamente la humedad.

Con este motivo creo de mi deber indicar que seria conveniente una investigacion sobre el estado actual de proyectiles y pólvora conservada á bordo de los buques, pues como he dicho ántes tengo informes y me consta por haberlo presenciado en uno de ellos, que la mayor parte de los proyectiles no daban fuego, lo que importa un sério peligro; esta inspeccion de proyectiles y pólvora, á mi juicio seria bien que V. E. se sirviera ordenar fuese hecha periódicamente para asegurarse de su buen estado en todo tiempo y responder así á su objeto.

De esta manera se podria llevar y tener á la vista en cualquier momento, un estado del material de municiones en condiciones de servicio, existente en cada buque de la Armada, para poder asi conocer sus necesidades y atender á su provision.

Para diferentes servicios de la Armada, V. E. notará claramente la inmensa ventaja que á ésta reportaria tener una grua flotante, que tambien prestaria grandes servicios para la remocion de escollos en los rios, que no solo dificultan la navegacion, sinó se hacen núcleos para nuevos bancos que estrechan los cursos de agua y desvian las corrientes.

Concluyo esta esposicion, pidiendo á V. E. quiera seguir prestando su preferente atencion á estas reparticiones tan necesarias á nuestra Marina de Guerra, cada dia en aumento.

Dios guarde á V. E.

Cirilo M. Gramajo.

Digitized by Google

Trabajos ejecutados durante el año 1887 en el Taller Nacional de Marina

—

MECÁNICA

Torpedera «Maypú»

Asentar y nivelar la máquina de mandrilar cilindros.

Construir un disco con 10 lamas de acero.

Construir 14 cuchillas de acero de varias clases para el torno y cepilladora.

Construir 16 machos de acero y grampas chicas.

Construir 2 machos de paso fino.

Construir una fresa con una lama de acero, para mandrilar las comunicaciones de las bridas del cilindro.

Montar el torno grande, asentarlo y nivelarlo para tornear los muñones.

Construir 2 charriots.

Asentar la cepilladora grande, nivelarla y montarla.

Construir 2 escuadras para el charriot, para cepillar las lumbreras.

Trazar el cilindro y linearlo.

Colocarlo en la máquina para mandrilarlo y luego de tornearlo al interior, rectificar las líneas.

Pasarlo al torno para tornear los muñones.

Pasarlo al cepillo para cepillar las lumbreras.

Ajustar al cilindro la válvula de distribucion.

Fundir, cepillar y ajustar 2 mármoles, para poder ajustar las lumbreras y la válvula.

Sacar el prensa-estopa al cilindro por estar fuera de su sitio.

Digitized by Google

Fundir, tornear y ajustar otro prensa-estopa en su línea.

Fraguar, tornear y ajustar 170 espárragos de varios tamaños.

Ajustar todas las bridas de los caños de purga y grifos de comunicaciones y las válvulas de seguridad.

Armar la tapa de la caja de distribucion de vapor.

Armar el piston con la tapa.

Tapar los 2 muñones con bridas postizas.

Ensayar el cilindro armado con 50 libras de presion fria.

Desarmarlo y llevarlo á bordo, conduciéndolo á su puesto.

Ajustarlo sobre los muñones y despues ajustarlo y asentarlo en su puesto.

Levantar vapor para limpiar el interior de la arena y limaduras de fierro que podia contener.

Fundir, tornear y ajustar un buge ó tubo de conexion de vapor, al muñon.

Fundir, ajustar y tornear un buge para el prensa-estopa del muñon de introduccion de vapor.

Fundir, ajustar y tornear 64 buges de bronce para los exéntricos de las ruedas y 64 de palo santo.

Hacer 34 soportes de fierro y galvanizarlos, con 28 tornillos para los candeleros, fraguados.

34 armazones para las batayolas con 68 tornillos y tuercas, fraguados.

33 grampas fraguadas.

94 tornillos con tuercas y virolas fraguadas para la cubierta.

100 tornillos torneados y ajustados á las tuercas para las ruedas.

4 algibes en construccion con capacidad para 18 toneladas de agua.

22 candeleros arreglados, doblados y alargados.

4 cornamusas con collares fraguados y tornillos para los pescantes.

Digitized by Google

2 elásticos de acero para el piston de la máquina cambió de marcha á vapor, fraguados, torneados y ajustados.

1 escuadra y 1 herramienta curva para abrir el orificio del indicador del cilindro.

2 pescantes arreglados para los botes.

8 chapas de cobre para las puertas de la cámara, nuevas.

Edificio

Se construyeron:

100 metros ejes de trasmision de 67 m/m. de grueso.

80 » » de 90 m/m. de grueso.

16 manchones de union de 67 m/m. de fierro fundido.

11 » » » 90 » » »

26 chumaceras de fierro fundido con coginetes de bronce para el el eje de 67 m/m.

24 chumaceras de fierro fundido para el de 90 m/m.

38 escuadras de fierro fundido para los soportes de id.

4 rinconeras de fierro fundido para soportes de los ejes verticales.

2 caballetes con dedales de fierro fundido, de descanso y 18 rollizos de acero.

14 engranajes de fierro fundido de combinacion.

8 poleas » » de diferentes tamaños.

1 » » » maestra de 1 metro y 2 centímetros.

38 grampas de fierro para el armazon de la trasmision de engrane.

2 soportes de fierro con 8 tornillos y tuercas para el cono del torno grande.

38 depósitos para aceite, de zinc.

228 tornillos con tuercas para los soportes, fraguados y torneados.

90 tornillos con tuercas de 1 m. de largo y 25 m/m. de grueso, para las escuadras.

64 tornillos para los coginetes.

Digitized by Google

110 tornillos de 40 centímetros de largo por 24 milímetros de grueso con tuercas para el armazon.

50 tornillos de 60 centímetros de largo por 22 milímetros de grueso. con tuercas para el armazon.

50 tornillos de 45 centímetros por 22 milímetros de grueso, con tuercas para el armazon.

100 tornillos de 20 centímetros de largo y 25 milímetros de grueso con tuercas para el armazon.

50 tornillos de 35 centímetros de largo y 20 milímetros de grueso con tuercas para el armazon.

300 tornillos de 15 centímetros de largo y 20 milímetros de grueso, con tuercas para el armazon.

50 grampas dobles de fierro planchuela para el armazon.

25 candeleros con grampas para el armazon.

25 pares de grapas con crucetas para el armazon.

16 tornillos de 2 metros 50 centímetros de largo y 40 milímetros de grueso, con tuercas, para refuerzo del torno.

4 tornillos de 1 metro de largo y 25 milímetros de grueso para el ventilador.

16 tornillos de 2 metros de largo y 50 milímetros de grueso para la máquina de mandrilar.

6 tornillos de 1 m. 50 c. de largo y 30 m/m. de grueso para el torno nº 3.

18 tornillos de 1 m. 50 c. de largo y 30 m/m. de grueso para el torno nº 2.

8 tornillos de 1 m. 50 c. de largo y 25 m/m. de grueso para el cepillo grande.

6 tornillos de 1 m. 50 c. de largo y 25 m/m. de grueso para el cepillo nº 2.

6 tornillos de 1 m. 50 c. de largo y 20 m/m. de grueso para el cepillo nº 3.

4 tornillos de 1 m. 30 c. de largo y 30 m/m. de grueso para el cepillo nº 4.

6 tornillos de 1 m. 30 c. de largo y 30 m/m. de grueso para la máquina de amortizar.

4 tornillos de 1 m. 30 c. de largo y 25 m/m. de grueso para la máquina de roscar.

Digitized by Google

4 tornillos de 1 m. 30 c. de largo y 20 m/m. de grueso para la máquina de dentar.

4 tornillos de 1 m. 20 c. de largo y 25 m/m. de grueso para el torno nº 4.

4 tornillos de 1 m. 20 c. de largo y 25 m/m. de grueso para el torno nº 5.

Instalacion de dos calderas

2 válvulas de alimentacion, nuevas de bronce.
2 » de extraccion superficie, nuevas de bronce
2 grifos para los manómetros » »
2 » » la extraccion » »

Caño de cobre

16 m. 50 c. caño de cobre de 60 m/m. de diámetro para alimentacion, nuevo.

12 m. caño de cobre de 60 m/m. de diámetro para extraccion, nuevo.

3 m. caño de cobre de 12 m/m. de diámetro para comunicacion de manómetro, con 4 tuercas de union nuevas de bronce.

14 m. caño de cobre de 14 c/m. de diámetro para admision de vapor al motor con prensa-estopa de expansion, 2 tornillos de refuerzo de 7 m. de largo y 2 c. de grueso, de fierro.

14 m. caño de cobre de 8 c.
6 » » » de 3 » para el pito.
8 » » » de 11 » » escape de seguridad.

1 grifo de comunicacion nuevo de cobre, para el martinete.

31 bridas nuevas de bronce para comunicacion de caños.

45 tornillos con tuercas, nuevos de fierro.

4 puertas de fierro para registro de las calderas.

1 chimenea de fierro de 12 m. de largo por 50 c. de diámetro.

Digitized by Google

Digitized by Google

Se hicieron 2 frenos nuevos y se cambiaron las palancas de los mismos.

Se arregló un caño de escape con 1 brida nueva.

Se arregló el burro de alimentacion y centina, cambiándole las válvulas y arreglándole el asiento.

Caldera.—Mandrilar los tubos.

Se hicieron 2 soportes nuevos para la puerta y puerta nueva de limpieza con soporte.

Se fundió un surtido de grillas de fierro.

Mojinete de proa.—Se enderezaron los ejes, ajustaron y alinearon los coginetes de los mismos.

Se hicieron 2 tambores nuevos.

Se hicieron 6 chavetas nuevas de acero ajustadas á las ruedas y 20 pernos con 20 tornillos con tuercas.

Molinete de popa.—Se hicieron 2 soportes nuevos con escuadras y 16 tornillos con tuercas. 2 castañas nuevas y 2 barretas.

Pescante.—Se hizo 1 escuadra doble con 2 tirantes de fierro, nuevos.

Se hizo 1 grampa y buge nuevo para el pivó.

Casco.—Se hicieron 4 escuadras dobles de refuerzo, 6 sencillas y 2 para los soportes de arriba.

Se hicieron 86 tornillos con tuercas de diferentes tamaños y 150 pernos id.

Se hicieron 2 gafas y 2 cornamusas de fierro.

Se acortaron 4 atesadores de los costados.

Se hizo 1 tirante nuevo de refuerzo de babor á estribor con 2 grampas.

Se hicieron 20 eslabones á la cadena del balde.

Se arregló el balde con puerta nueva, achicándolo y dándole más salida.

Se hicieron 2 grampas nuevas para golpe de id., 3 grilletes para cadena de comunicacion.

Se hicieron 2 grilletes para la cadena de las anclas.

Se hicieron 4 guarda-cabos para los aparejos y 2 ganchos para los mismos. 2 ganchos para las bozas.

Se arreglaron 2 bombas de la centina, cambiándoles válvulas y pistones.

Digitized by Google

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Se fundieron en [illegible]

Se fundieron en [illegible] muñones de [illegible] varillas [illegible]

Se fundió 1 bigorni[illegible]

En union en cons[illegible]

[illegible]

Se calzó el piston [illegible] de acero.

Se torneó el vástago [illegible] para el mismo.

Se fundieron en [illegible] y valvula de distribu[illegible]

Se ajustaron las [illegible]

Se torneó el vástago [illegible] de la prensa-estopa.

Se ajustó el cuadra[illegible] acero.

Se ajustó el movim[illegible] torneados y ajustados [illegible] acero.

Se calzaron y ajusta[illegible] [illegible]etes del eje y los de la cruz.

Se ajustaron y calza[illegible] de la biela.

» » » [illegible] de llama.

» » 4 mach[illegible] 4 grifos de purga y se arreglaron los caños de los mismos.

Se arregló el grifo del repujo con caño nuevo de cobre.

Se arreglaron los grifos del nivel de agua y se fundió, torneó y ajustó 1 nuevo para id.

Se arregló la válvula de admision de vapor con prensa-estopa y vástago nuevo fundido, torneado y ajustado.

Se arreglaron las válvulas de admision de agua, con tapa nueva.

Se arreglaron los grifos de mar, el inyector de la centina y caños.

Se esmeriló la válvula de seguridad.

Se alineó y niveló la máquina completa.

Caldera.—Se hizo una caja de humo nueva con guarda-calor.

Se hizo un caño de cobre para escape.

Se arregló el sobre-forro de la chimenea.

Se arregló la caldera cambiando la felpa y una compostura de chapa.

Se fundieron 10 grillas de fierro.

Se hicieron herramientas nuevas completas para el foguista.

Casco.—Se hizo un mamparo nuevo.

Se taparon 2 rumbos y se cambiaron varios remaches.

Se fraguaron 12 grampas para los guardines del timon.

Se arreglaron los candeleros del toldo y se hizo un soporte nuevo.

Se cambió el forro de las carboneras.

Vapor Aviso «Vigilante»

Se caldeó la punta del eje de babor, por estar éste doblado y roto.

Se le cambió el hélice de babor.

Se le pusieron buges á los machos del timon.

Se colocaron pernos nuevos á las guías de los guardines del timon y se cambiaron 12 remaches.

Se compusieron 2 candeleros.

Digitized by Google

Lancha «Villarino»

[illegible] las válvulas y lumbreras del [illegible]
[illegible] nuevo.
[illegible] nuevo para el cuadrante.
[illegible] nuevos para el movimiento.
[illegible] los ojos de las horquillas.
[illegible] ajustaron los excéntricos.
[illegible] y los coginetes se calzaron.
[illegible] coginetes nuevos á la manivela.
[illegible] nuevos al piston y 2 pistones [illegible]
[illegible] 2 machos nuevos á los grifos de [illegible]
[illegible] 4 válvulas y 1 caño de cobre, nuevos, [illegible]
[illegible] caños nuevos de cobre para [illegible]
[illegible] de union.
[illegible] chimenea y guarda-calor.
[illegible] refuerzo á la caldera y se hicieron 2 [illegible]
[illegible] y calafate.
[illegible] macho y hembra nuevos para el [illegible]
[illegible] cáncamos para amarras, 40 pernos y 50 [illegible]

Lancha «Fulminante»

[illegible] y ajustaron 2 pistones de bronce con 6 anillos de acero.
[illegible] los lubrificadores y se ajustaron y calzaron excéntricos.
[illegible] la chimenea y el guarda-calor, nuevos.
[illegible] hicieron 2 aceiteras nuevas de cobre.
[illegible] fraguaron 10 grillas nuevas.
[illegible] ajustaron y calzaron los coginetes de la manivela.
[illegible] hizo 1 pala y rastrillo nuevos, para foguista.
[illegible] arreglaron los guardines del timon y á éste se le hizo [illegible] nueva.

Digitized by Google

Lancha «Victorica»

Están en construccion las piezas siguientes:
1 manivela.
1 vástago con cruz.
2 bielas para excéntrico.
4 tuercas para la cruz.
2 correderas.
2 guías.
1 asiento de máquina.
1 cilindro.
1 caja de distribucion con tapa.
1 tapa de bronce para el cilindro.
1 polea doble de excéntrico.
22 espárragos con dobles tuercas.
1 piston.
5 elásticos.
3 prensas-estopa de bronce.

Vapor «Avellaneda»

Se deshizo la máquina y caldera.

Se tapó un rumbo con chapa de fierro y se pusieron varios remaches.

Chata «Talleres de Marina»

Se hizo 1 bomba doble, nueva, de cobre y 1 columna para la misma.

Se fraguaron y tornearon 2 barras de coneccion con 2 horquillas dobles y 1 palanca de coneccion.

Se fundió y torneó un soporte de bronce para la cubierta.

Se fundieron, tornearon y ajustáron 4 bridas de bronce y 2 id. id. con tapa.

Se colocó un caño de plomo.

Se fraguaron 3 pares de machos para el timon con 1 barra de coneccion, un suncho y 1 caño para el mismo.

Se fraguaron 8 escuadras para las escotillas, 6 planchuelas para las mismas y 8 soportes para los atravesaños.

Digitized by Google

Se fraguaron 2 escuadras, 1 para codaste de popa y otra de proa.

Se está construyendo un molinete.

Se fraguaron, tornearon y roscaron 80 tornillos con tuercas de diferentes tamaños y 45 id. tira-fondos y 300 pernos con arandelas.

Se fundió un engranaje de fierro para el molinete.

Chata «San Martin»

Se hizo 1 bomba doble de cobre nueva y 1 columna para la misma.

Se fraguaron 2 barras de coneccion con 2 horquillas dobles y 1 palanca de coneccion.

Se fundieron y tornearon un soporte de bronce para la cubierta, 4 bridas y 2 id. con tapa.

Se colocó un caño de plomo.

Se fraguaron 3 pares de machos para el timon, con 1 barra de coneccion, un suncho y 1 caña.

TALLER DE CARPINTERIA

Motor en construccion

Se torneó y ajustó un piston nuevo y 3 elásticos de acero.

Se torneó el vástago y se ajustaron las colisas.

Se fundió, torneó y ajustó 1 válvula de bronce.

Se ajustaron las lumbreras del cilindro.

Se fundieron, tornearon y ajustaron un vástago, 1 válvula de distribucion, 1 polea de excéntrico, un collar de excéntrico, 1 prensa-estopa para el piston, 1 para el vástago de distribucion, un par de coginetes coneccion de colizas, un piston para la bomba de alimentacion y prensa-estopa id., 16 espárragos con tuercas, 12 tornillos, 1 válvula para la bomba de alimentacion, 2 id. de repuesto, 1 manivela cigüeñal y un volante todo de bronce.

Digitized by Google

Caldera

Tiraje nuevo y calafateo.

1 puerta nueva de entrada con 2 soportes y 3 id. para limpieza.

Se hizo un para-fuego y cenicero nuevo con puerta y visagras, asiento de chapa para la caldera y máquina.

Boyas

13 boyas en construccion.

7 id. concluidas, de las cuales se entregaron 2 completas con 20 metros de cadena.

Se fraguaron 20 cruces de fierro para las mismas, 20 giratorios con grilletes y ojos para anclas, 20 puntas para las banderas y 5 anclas de fierro fundido.

Varadero

Se fraguaron 30 pernos para la plancha de calafates.

Se fraguaron 50 cilindros de acero para los cuadernales.

Se fraguaron 8 pernos de fierro para los mismos, con virolas y 30 chapas de fierro.

Se hicieron grilletes, pernos, etc. para las anguillas y escuadras, sunchos, tornillos y otras piezas, para los cabrestantes y cábria.

Lancha del Taller

Se le hizo un puntal á la caldera, con 4 tornillos con tuerca.

Bote de la Capitanía

Se fundieron, tornearon y pulieron 12 horquillas de bronce, 12 chumaceras, 2 chapas para los codastes, 24 curvas para los asientos, 1 media luna y varilla para la borda, todo de bronce.

Digitized by Google

Bote del «Necochea»

Se fraguaron y ajustaron 2 visagras y 1 plancha para el codaste de proa.

Cábria

Se fraguaron 32 pernos.

Galpon caballeriza

Se hizo 1 reja de fierro, un pescante con 2 soportes, 8 pares de visagras, 12 cáncamos con argollas para amarrar y 70 tornillos con tuercas, todo fraguado.

Cañonera «Paraná»

Se le hicieron 3 sunchos nuevos para la cábria, fraguados.

Se fraguaron 7 tornillos nuevos con tuercas para la misma y 7 pernos.

Se hicieron 5 llaves de acero para la máquina.

Se compusieron 20 faroles.

Cocinas

Se hicieron 2 cocinas, una para marineros con capacidad para 100 personas y otra para oficiales con calentador y capacidad para 30 personas, con chimeneas, calderas de cobre, etc.

Rio Lujan, Mayo 1° de 1888.

Emilio J. Sanchez,
Ingeniero.

Intervine.

M. Arana,
Comisario.

V° B°.

Gramajo.

Digitized by Google

Trabajos ejecutados por el taller de carpinteria durante el año de 1888

CARPINTERIA

TORPEDERA «MAIPÚ».

Se le hizo calafateo general en toda la cubierta y se compuso esta, cambiándole varias tablas.

Se construyó un pañol á popa para guardar ropa, en forma de nueve taquillas, con sus puertas de correderas de enjaretado, forradas de alambre para dar ventilacion.

Se construyeron en el sollado de los víveres, encajonadas para guardar estos, forradas interiormente con zinc, con puertas de corredera, y ventanillas de enjaretado para dar ventilacion.

Se construyeron en el mismo pañol de víveres, los calzos para asegurar los barriles.

Se calafateó el piso de la cámara de los oficiales y de los camarotes, y se compusieron, cambiándoles varias tablas.

Se compuso el pañol de velas, colocándole algunos parantes para poder estivar estas.

Se colocó de nuevo el forro del pañol de maniobras debajo de los algibes y se colocaron tacos por debajo de los mismos, para asegurarlos.

Se hizo un armario en el pañol de torpedos para las herramientas del Condestable.

Se hizo un mamparo doble en la cámara de los oficiales, con puertas de correderas.

Se compusieron las escaleras que están colocadas sobre los tambores.

Se hizo y colocó de nuevo la borda debajo del escudo de popa.

Se construyeron las batayolas en cubierta, á babor y estribor, á popa y á proa, midiendo á popa once metros

Digitized by Google

50 cents. y á proa cuatro metros y 30 centímetros de largo.

La construccion y terminacion de estos trabajos, pertenecen al año 1888.

Edificios

Se construyeron 50 marcos de ventanas con madera dura de algarrobo de 1 m. 5 cents. por 1 m. 40 cents. para ser colocados en los altos del galpon, y cincuenta ventanas vidrieras, con pino americano, para ser colocadas en los mismos marcos, con sus correspondientes herrajes.

Se construyeron cincuenta ventanas vidrieras á medio punto de pino americano de 1 m. 40 cents. por 1 m. 40 cents. y se colocaron en los marcos que ya existian en los bajos del galpon.

Se han construido y colocado las seis puertas que existen en el mismo, con marcos de algarrobo á medio punto.

Máquina

Se construyó un galpon para cubrir la máquina, de 14 m. de largo, 14 m. de ancho y 8 m. de alto.—Su techo es en forma de cuatro aguas, forrado con fierro galvanizado, y su construccion de pino tea.

Tiene una puerta en cada frente y cuatro grandes vidrieras de corredera en cada frente, y una gran claraboya en el techo de persianas, para dar luz y ventilacion.

Draga

Se sacó al varadero.

Se le desarmó el pescante y toda la popa, construyéndola de nuevo.

Se reparó la cubierta y se calafateó.

Se botó al agua.

Digitized by Google

Bote de la Capitanía Central

Se le cambiaron 7 tablas en el forro exterior.
Se le cambió en partes la regala.
Se le hicieron nuevas las correderas y cajonadas.
Se le cambiaron 8 maderos y una encinta.
Se le cambió un pedazo de codaste á popa.
Se le hicieron 4 ceretas nuevas.
Se le pusieron 2 pedazos de listones de defensa.

Varadero

Se construyó un cabrestante.
Se alargó el varadero en la parte de arriba.

Vapor «Vigilante»

Se le hizo calafateo general.

Cañonera «Paraná»

Se construyeron 14 armazones para catres y 2 enjaretados á proa.
Se le compusieron los portalones á proa.
Se le hizo la verga mayor nueva y la de gávia.
Se le hizo una defensa para los botes, nueva.
Se reformaron la verga de trinquete, 2 vergas de velacho, 1 verga de gávia y un tangon.

Chata «San Martin»

Se tiró al varadero.
Se le cambió gran parte del forro exterior y se le hizo calafateo general.
Se botó á el agua.

Chata «San Juan»

Se tiró al varadero.
Se forró interiormente y se le mudaron varias tablas al forro exterior.

Digitized by Google

Se le hizo calafateo general.
Se botó á el agua.

Plancha de calafate

Se compuso una plancha de calafate, haciéndole nuevo el forro exterior y cambiándole algunas tablas en el fondo.
Se le hizo calafateo general.

Lancha «Villarino»

Se le cambiaron las encintas y se le construyeron los pisos nuevos.
Se pintó por dentro y fuera.

Vapor «Talita»

Se tiró al varadero.
Se le construyó un mámparo y un piso nuevo.
Se le compusieron las encajonadas.
Se pintó interior y exteriormente y se le hizo calafateo general.

Embarcaciones menores

Se compuso un bote del vapor «Avellaneda».
Se compuso el guigue del Taller y la canóa.
Se compuso el bote de la draga.
Se construyó un bote para la cañonera «Paraná», de 24 piés de eslora, 6 1/2 de manga y 28 pulgadas de puntal.
Se construyó un guigue para el servicio del Taller de 27 piés de eslora, 6 piés 8 pulgadas de manga y 30 pulgadas de puntal.

Oficinas y alojamientos

Se barnizó interiormente y se pintó el galpon de las Oficinas.

Digitized by Google

Se construyeron varios tabiques con sus vidrieras y puertas correspondientes, para formar 6 cuartos.

Se construyó en el altillo un armazon para ropa.

Se construyó un armario para la despensa.

Se construyó entre el galpon de la despensa y el galpon de las oficinas, un piso para unirlos.

Cuadra de marineros

Se construyeron en el galpon de los marineros varias cuchetas.

Se construyó un tabique para cerrar las 2 escaleras de dicho galpon.

Se construyó un tabique para formar un depósito, con su correspondiente armazon.

Se construyó en el piso alto del mismo galpon, un armazon forrado lona, formando tabiques, para hacer cinco cuartos.

Bote salva-vida

Se le hizo una reparacion completa y se pintó por dentro y fuera.

Carpintería

Se construyó un banco para el trabajo del Tallista, de madera de algarrobo y roble, de 1 m. 60 c. de largo, 1 m. de alto y 0 m. 75 c. de ancho.

Se construyó un techo al lado del galpon de los botes, para cubrir los salva-vidas, techado con fierro galvanizado, y construido con pino blanco de 14 m. 40 c. de largo y 4 m. de ancho.

Se construyó un aparador de roble cristalero, para el comedor del Establecimiento.

Se construyó una mesa de trinchar, de caoba, para el mismo comedor, de 1 m. 5 c. de largo, 1 m. de alto y 75 c. de ancho.

Digitized by Google

Se le hizo ca

Se botó á

Se c

el fc

...NECOCHEA»

...general en todo el costado, cambián-

...calafateo en toda la cubierta y se le cambiaron

...tablas y parte del trancanil.

...los tacos de las fogonaduras del palo ma-

...y del trinquete.

Se cambió el asiento del guinche á vapor y se reforzaron los baos.

Se calafateó toda la tolda de la cámara de popa y el castillete.

Se compusieron los camarotes y el forro de la cámara de popa.

CHATA «TALLERES DE MARINA»

Se continuaron los trabajos de la chata «Talleres de Marina».

Se construyeron las anguillas para echar al agua.

Se botó al agua.

Se le colocaron los barraganetes para la obra muerta

Se le hicieron y colocaron las bordas.

Se le hicieron los tambuchos de popa y de proa.

Se forraron los costados interiormente.

Se le hizo calafateo general.

Rio Lujan, Mayo 1º de 1888.

Tomás Iglesias,
Ingeniero.

Intervine.

M. Arana,
Comisario.

Vº Bº.

Gramajo.

Digitized by Google

BUQUES SUELTOS

Digitized by Google

Ponton «Necochea»

Se le hizo calafateo general en todo el costado, cambiándole varias tablas.

Se le hizo calafateo en toda la cubierta y se le cambiaron algunas tablas y parte del trancanil.

Se le cambiaron los tacos de las fogonaduras del palo mayor y del trinquete.

Se cambió el asiento del guinche á vapor y se reforzaron los baos.

Se calafateó toda la tolda de la cámara de popa y el castillete.

Se compusieron los camarotes y el forro de la cámara de popa.

Chata «Talleres de Marina»

Se continuaron los trabajos de la chata «Talleres de Marina».

Se construyeron las anguillas para echar al agua.

Se botó al agua.

Se le colocaron los barraganetes para la obra muerta

Se le hicieron y colocaron las bordas.

Se le hicieron los tambuchos de popa y de proa.

Se forraron los costados interiormente.

Se le hizo calafateo general.

Rio Lujan, Mayo 1° de 1888.

Tomás Iglesias,
Ingeniero.

Intervine.

M. Arana,
Comisario.

V° B°.

Gramajo.

Digitized by Google

BUQUES SUELTOS

Digitized by Google

Digitized by Google

CORBETA "CHACABUCO"

Primer viaje

Encontrándose el país asolado por la epidemia del cólera y sintiendo el Gobierno cada vez más la necesidad de establecer lazaretos flotantes que poniendo el puerto á salvo de la propagacion fueran al mismo tiempo el asiento de los recursos con que poder atender los casos que en él ocurrieran, fué la corbeta «Chacabuco» uno de los buques destinados al efecto, ya por reunir condiciones muy recomendables de comodidad é higiene, ó ya por las dificultades que presenta para hacerlo navegar. En consecuencia, se tomaron las disposiciones convenientes para su desarme y traslacion de la Escuela á tierra, operacion que iba á empezarse á llevar á cabo cuando una resolucion del Ministerio y mediante los informes de la extinguida Junta Inspectora ordenó la inmediata salida del buque á hacer un crucero de instruccion en el Rio de la Plata y solo entre cabos.

Fondeado el buque en la rada exterior, recibió á su bordo algunos víveres, parte de los pedidos hechos y comunicó hallarse listo á zarpar, lo que se verificó en 20 de Enero á 12 h. m. conjuntamente con la corbeta «La Argentina», que debia seguir á los puertos del Sur, y á las órdenes de cuyo comandante navegaría la «Chacabuco» hasta el momento de separarse. Puestos en vela ambos buques, llegó ésta al Banco Chico á las 6 h. p. m., esperando allí á la «Argentina» con las gávias aferradas, que dió fondo á las 7 h. p. m. y ordenó igual cosa á la «Chacabuco».

Digitized by Google

El 21 á 4 h. a. m. zarpó ésta nuevamente y habiéndole dejado libertad de maniobrar, pues la «Argentina» siguió su viaje, dió la vela en demanda de Punta-Indio, donde llegó á 8 h. a. m , siguiendo rumbo á Punta Piedras, para dirigirse de allí á la bahía de San Borombon. Habiendo escaseado el viento á las 4 h. p. m. y hallándose en proximidad de los bancos dió fondo, zarpando al aclarar del siguiente dia y fondeando en 15 piés de agua, marea baja, fondo lama, frente al Arroyo del Falucho y en la situacion que indican las marcaciones siguientes:

Isla Redonda S. E. 1/4 S. distancia 3 millas 8.
Arroyo del Falucho S. » 3 » 4.

En 27 de Enero se reiteró al Sr. Gefe del E. M. G. las dificultades que ofrecia el fondeadero del Tuyú para la provision de agua dulce y víveres frescos, por ser imposible hacer la comunicacion por tierra con las embarcaciones de á bordo, pues seria exponerlas á percances en el tránsito y casi siempre difícil su regreso antes de 3 ó 4 dias; que en cuanto al cabotaje casi no existia entonces por hallarse paralizados los trabajos de los saladeros y rara vez salia del puerto de Ajó alguna pequeña embarcacion, pues la única de éstas que se encontraba en dicho puerto pidió 200 $ mensuales por dicho servicio, no pudiéndose hacer éste con la regularidad debida á causa de las dificultades naturales del mismo; en consecuencia se pidió autorizacion para contratar dicha embarcacion, ó en su defecto le era indispensable una á vapor, como se tenia pedido. El punto mas importante era la carencia de agua potable en tierra para poderse abastecer y que siendo la capacidad de los algibes de á bordo de 11,500 á 12,000 litros, tendría que hacerse el buque á la vela cada trece dias para hacer la aguada, pues el consumo diario no bajada de 600 litros.

Se pidió por esta circunstancia y por las que pudieran ofrecerse un condensador.

El 29 á 6 h. 30 m. p. m. se zarpó y hizo rumbo á Punta Indio avistando el Ponton á 9 h. 45 m. p. m. y dando fondo

Digitized by Google

a 12 h. 15 m. p. m., en cuya operacion faltó la cadena. De este percance se dió cuenta el 4 de Febrero pidiéndose á efecto de pescar el ancla un buzo, y siguiendo entre tanto dicha operacion con los elementos de á bordo, se reiteró la imposibilidad ya manifestada de poder continuar en el apostadero del Tuyú, por cuanto la comunicacion por tierra era difícil y la provision de agua dulce requeria la necesidad de salir del fondeadero, operacion que no siempre era posible; se dió cuenta tambien que se asistian en la enfermería nueve enfermos de afeccion gastro-intestinal, atribuyéndolo ésto al cambio de alimentacion, por ser compuesta la tripulacion en su mayor parte de jóvenes de corta edad. La pesca del ancla se verificó el dia 6 á las 7 h. a. m. sin causar averías y sin tener novedad alguna en la tripulacion, á pesar de las condiciones difíciles en que tuvo lugar. Hasta que se proveyera el condensador pedido, se recomendó como mejor fondeadero el de la Ensenada, por ser más propio para este buque escuela. El dia 9, despues de cargar algunos víveres de mar y 12 toneladas de carbon, enviados por la Comisaría General, se zarpó y dió la vela á 8 h. a. m.; durante los dias 9, 10 y 11 se estuvo bordejeando entre Punta Piedras y Montevideo. El dia 12 habiendo bajado el barómetro y siendo muy duro el viento y fuerte la marejada, se dió fondo en el puerto de Maldonado, con 2 grilletes de cadena en 5 brazas de agua, próximos á la fragata norte-americana «Lancaster», que arbolaba la insignia del Contra-Almirante Parry, viniendo un oficial de dicho buque á cumplimentar al comandante pocos minutos despues de haber fondeado. Se devolvió la visita al dia siguiente, y una vez izado el pabellon se saludó la insignia de ese gefe con el número de disparos reglamentario, siendo contestados 10 minutos despues.

El mismo dia 13, 24 horas despues de haber fondeado, mandó decir la Capitanía del Puerto que no podia permanecer más tiempo el buque en el fondeadero, y á pesar de ser difícil la situacion, se dió á la vela con noche oscura, con obstáculos á sotavento y fuerte correntada, habiéndose

Digitized by Google

efectuado la maniobra con toda prontitud. Los dias 13, 14, 15 y 16 aprovechando los varios vientos maniobró el buque bordejeando entre Maldonado y Punta Indio, y el dia 17 á 0. h. 35 m. p. m. se dió fondo en el puerto de la Ensenada, habiéndose efectuado otras dos más anteriormente: una en el dia 14 á la vista del ponton-faro Banco Inglés y otra el dia 15, próximo al Banco Chico.

Desde el dia de la salida del buque de Buenos Aires transcurrieron 28 dias, de los cuales estuvo fondeado 12, y 16 en movimiento á la vela; tanto en puerto como á la vela la tripulacion fué ejercitada sin descanso en ejercicios de maniobra, infantería y artillería; á pesar de haber sido efectuado este crucero con varias condiciones del tiempo el buque navegó perfectamente, no habiendo ocurrido ninguna avería ni en su casco ni arboladura, como así mismo ninguna novedad. Más tarde zarpó y dió fondo á 500 metros próximamente del muelle de Punta Lara por encontrar más apropiado este fondeadero.

Desde esa fecha al 20 de Marzo permaneció el buque fondeado en dicho punto, ocupándose la marinería en las limpiezas ordinarias y conservacion del material, haciendo algunas reparaciones á la primera lancha, pintando las amuradas, costado y recorrida de maniobra; los aprendices continuaron la enseñanza teórica establecida en el horario, sufriendo los perjuicios consiguientes á la inasistencia de los profesores y al reducido número de oficiales, que recargados en el servicio, poco tiempo podian dedicar á la enseñanza de los ramos profesionales.

La disciplina, salvo 5 deserciones, 4 de cuyos autores fueron aprehendidos, y algunas faltas graves reprimidas en oportunidad, se mantuvo en buen pié contribuyendo cada uno en la esfera de sus deberes y sin ultrapasar atribuciones á la observancia y cumplimiento de las ordenanzas y reglamentos vigentes.

Segundo viaje

Concedida licencia de un mes por la Superioridad para atender su salud en su domicilio al Comandante, quedó in-

Digitized by Google

terinamente á cargo del buque el 2º Comandante Teniente de Fragata Don Emilio V. Barilari, poniéndose á la vela por órden superior el dia 20 de Mayo á las 4 h. p. m. y dando fondo en la rada (balizas interiores) de Buenos Aires el 31 del mismo mes á las 8 a. m. Durante este tiempo efectuó el buque nueve fondeadas, una de ellas en la Bahía de San Borombon y las restantes á la altura de los pontones y de los malecones del puerto de La Plata. El dia 6 de Abril hallándose el buque en el fondeadero antes citado, al pasar de bordada el pailebot «Jóven Amelia» Nº 646, rompió el botalon del peti-foque, de cuya avería se formó el expediente respectivo, siendo reparada pocos dias despues. El dia 1º de Mayo zarpó de balizas interiores y fué á colocarse en línea con la Escuadra de Evoluciones, despues de lo cual fué saludada al cañon la insignia del Contra-Almirante.

Tercer viaje

Con fecha 28 de Abril tomó nuevamente el mando del buque su Comandante, continuándose el servicio y ejercicios ordenados por el buque gefe y preparado el aparejo y tripulacion para la próxima salida á ejercicios, con la Escuadra de Evoluciones, operacion que verificó la «Chacabuco» el dia 3 de Junio juntamente con los demás buques á las 12 h. m., siendo despedidos por S.E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, cuya insignia arbolada en el «Azopardo» fué saludada al cañon sucesivamente por cada uno al separarse.

Durante los dias de ejercicios defensivos contra los ataques de las torpederas, ocupó este buque el puesto que le fué designado y su tripulacion toda adquirió la benéfica práctica de todos los que se llevaron á cabo.

El dia 13 de Junio hallándose hecha la provista de agua dulce, víveres frescos y reparada por un maquinista del Almirante «Brown» una avería del molinete de las anclas, zarpó el buque con rumbo á Montevideo á las 9 h. a. m., seguido por la cañonera «Paraná», á objeto de esperar allí la Escuadra y con órden de no comunicar con tierra. Se dió

Digitized by Google

fondo en ese puerto esa misma noche y el 15 á 11 h. 20 m. lo hizo el resto de la Escuadra, saludando la plaza en oportunidad. La noche del 22 de Junio, entrando al puerto á las 3 h. 50 m. a. m. el vapor «Malvinas» de los Sres. Scoffet y Cª con viento fresco de S. O., embistió nuestra proa rompiendo el bauprés á 0.50 c. afuera de su trinca y destrozando los botalones de foque y peti-foque que con toda su járcia y tajamar fué al agua, perdiendo por su parte un bote de los pescantes. A consecuencia de esta avería se vió precisada la «Chacabuco» á entrar á dique por hallarse resentida del choque la trabazon de sus planchas; así lo dispuso la Superioridad: y el 21 de Agosto á 1 h. 30 m. p.m. se hallaba en el dique de los Sres. Cibils Jakson y Cª ,donde permaneció hasta el 4 de de Setiembre, que dió fondo en el puerto á 11 h. 20 m. a. m.

Durante todo este tiempo y hasta fines de Setiembre se efectuaron las reparaciones que se detallan en lugar respectivo.

Cuarto viaje

Existiendo órdenes terminantes y reiteradas de la Superioridad para seguir viaje al puerto de Bahia Blanca, no obstante las razones varias veces expuestas por su comandante de no poder hacerlo dado el estado lamentable de la maniobra volante y no tener á bordo un solo cabo de respeto, se dió á la vela el buque despues de ser visitado por S. E. el Sr. M. P. y E. E. Dr. D. Roque Saenz Peña el dia 29 de Setiembre á las 2 p. m., haciéndose remolcar hasta fuera de los buques por el vapor «Uruguay»; se dió fondo esa tarde por escasear el viento y el dia siguiente á las 6 h. a. m. se siguió viaje con rumbo á Punta Piedras, segun se comunicó al Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones en nota del 20 de Octubre, para poder fondear en cualquier caso; que las observaciones barométricas le indicaban el aproximarse del mal tiempo y tal vez de un temporal, y por esto no queriendo exponer el buque de su mando y las vidas de los tripulantes que le estaban confiadas, reunió un consejo

Digitized by Google

de oficiales, segun lo prescriben las ordenanzas que nos rigen (Trat. V, Título V, art. XXIV) en esos casos, y levantada el acta correspondiente, resolvió recalar á Punta Indio donde dió fondo el 1° de Octubre á las 6 h. a. m.; que sus observaciones fueron fundadas, pues 24 horas despues se manifestó el temporal del S. E. que arreció durante los dias 3 y 4. En nota del 1° de Octubre al Sr. Gefe del E. M. G. dice el Comandante: «Al dar la vela, parte de la maniobra « faltó, quedando el aparejo en condiciones de no poder « cargar el paño con seguridad ni siquiera con viento bo- « nanciable. Con una pequeña brisa del N. me pude ade- « lantar, sin embargo, hasta la altura de Punta Indio ».

En este punto se dió fondo á 5 millas del ponton, reuniendo antes de tomar esta resolucion el Consejo citado, lo cual consta por acta del 30 de Setiembre. A las 8 h. 40 m. a. m. del 2 desembarcó en el muelle de Punta Lara el 2° Comandante, á objeto de presentar dicha acta en la Capital; contemporaneamente comenzó á refrescar el S. E. que con fuerza huracanada arreció durante los dias 3 y 4, obligando á fondear la 2ª ancla y ocasionando algunas averías en los botes y arboladura, que con los elementos de á bordo fueron remediadas. A 6 h. 15 m. a. m. del dia 7 se cambió de fondeadero, tomando el de Punta Lara á 200 metros del muelle regresó de su comision el 2° Comandante y se recibieron algunos artículos de limpieza y parte de la caballería pedida.

Quinto viaje

El dia 19 de Octubre tomó el mando del buque el que suscribe, hecha la entrega segun inventario y en presencia de la comision nombrada *ac hoc* por el E. M. G., desembarcando esa misma tarde el Sr. Múscari con su equipaje.

En el fondeadero de Punta Lara permaneció el buque hasta el 29 de Noviembre, en cuyo tiempo se cambió la mayor parte de la maniobra volante, se arrió la firme, se recorrió el lastre haciendo en él algunas alteraciones, se dió de baja á varios individuos que se conceptuó inútiles, reempla-

Digitized by Google

zándolos con hombres de mar y los aprendices dieron cumplimiento al horario de clases y ejercicios con los oficiales de mar, habiendo sido dados de baja por órden superior 3 profesores civiles por su inasistencia á los cursos.

El 29 de Noviembre, en virtud de órden conducida por el vapor «Azopardo», se zarpó á 12 h. m. y á remolque de dicho transporte se hizo viaje á la Concepcion del Uruguay, donde se dió fondo el dia 1° de Diciembre á 7 h. 5. m. a. m. y habiéndose efectuado dos fondeadas en ese trayecto. Se esperó allí á S. E. el Sr. Presidente de la República que en el vapor «Eolo» llegó á dicho puerto el dia 6, desembarcando á las 9 h. a. m. y haciéndosele los honores de reglamento: se desembarcó la Escuela y la Oficialidad al acto de inauguracion del muelle y edificio de la Aduana.

El dia 10 de Diciembre á 7 h. 30 m. a. m., despues de tomar un práctico traído de Paysandú se puso en movimiento el buque aguas abajo, fondeando el 23 á 0 h. 45 m. p. m. en 15 piés de agua y segun las marcaciones siguientes:

Torre del Cabildo al S. 73° O.
Torre de los Quilmes » » 15° E.

dando una distancia aproximada de 4 1/2 millas de los muelles. En el regreso de este viaje sufrió el buque la demora de algunos dias por haber varado en el canal del Infierno y no permitir por otra parte lo tortuoso del canal y los vientos contrarios franquear el paso denominado El Globo hasta el 23 á 6 h. 30 m. a. m., perdiendo en las faenas un anclote.

Una fuerte tormenta del O. obligó á fondear el 13 á las 5 h. p. m., tocándose algunas dificultades al aferrar el paño por los fuertes gualdrapazos que daban las velas y la resistencia que oponian los bolsos formados en sus pliegues.

El 25 á 1 h. p. m., despues de haber levantado vapor suficiente, se zarpó el ancla y se navegó al S. S. O. en demanda del canal de la Boca, á objeto de esperar al N. de él el paso del vapor «Eolo» y hacer los honores correspondientes al Sr. Presidente que regresaba á su bordo. A 1 h. 30 p. m. se fondeó en el paraje adecuado al objeto y se tomaron las disposiciones necesarias para llenar las prescripciones del

Digitized by Google

Ceremonial Marítimo Nacional, las que fueron observadas al pasar el «Eolo» á la altura de este buque, y una vez terminadas se zarpó y fondeó 1 1/2 milla al N. del sitio anterior, y hasta el 28 de Diciembre, que por órden del Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones se colocó en línea con ésta despues de saludar la insignia con el número reglamentario de disparos.

Trabajos y reparaciones

Durante el tiempo que permaneció el buque en el dique y hasta fines de Setiembre se hicieron las reformas consiguientes á la nueva organizacion de la Escuela de Marinería y se efectuaron las reparaciones siguientes: Se limpiaron los fondos, el casco fué rascado en general y picadas las planchas que lo necesitaban, se pasó una mano corrida de linaza, dos de pintura minio y una de óxido de hierro, fueron tapados todos los agujeros provenientes de los caños de desagüe de la antigua máquina, resumideros, etc., en mal estado, fué reparada uña plancha que se encontró perforada por la uña del ancla de estribor, se arreglaron los imbornales poniéndoles canales de hierro para su desagüe, se guarnieron los varones del timon que no existian, se recorrió todo el casco reemplazando los remaches que habian faltado siendo en número de 27, se abrió un ojo de buey en el sollado, se cerraron las portas de las antiguas cocinas, se sacó el cenicero por estar inservible, se tapó el desagüe de las letrinas deshechas y se abrió el nuevo de la pileta, la cual de madera forrada en plomo con piso de baldosa se construyó en el local ocupado por las mencionadas letrinas, se trasladó á ellas la bomba Dalton, prolongándose los caños de toma con uno de cobre de 4 mts. de largo por 2 y 1/2 diámetro, se deshizo el piso de la letrina oficiales de mar y aprendices reemplazándolo con planchas de plomo, se reemplazaron por otros de mayor diámetro y longitud los caños de las letrinas; en el local ocupado con las cocina de oficiales se instaló un cenicero construido en Montevideo, la farolería, carnicería y pañol del Guarda-

Digitized by Google

Máquina, se recorrió la cubierta tapando los agujeros inútiles, se puso barras de fierro de 9"' á la baranda del castillete, se hizo un cuartel más á la escotilla del mismo, eliminando la lumbrera, se hicieron jardines nuevos con pino de tea y Spruce dandóseles un lanzamiento de 7 mts. 70 cts. asegurados con armaduras de plancha de fierro de 3 por 4"' de grueso, se arregló la instalacion de faroles de situacion y señales èn el cuarto de banderas, se hizo una parte de la letrina de oficiales, se refaccionó la repostería de dicha cámara eliminando los cajones bajos por estar inservibles, se dió tres manos de pintura á la misma, parte de los camarotes, repostería, letrina, cuarto de baño, etc., y una mano de barniz; en la parte de popa del sollado se construyó un departamento de pino para enfermería con seis cuchetas plegables y otro para botica con mamparo, sirviéndose de las antiguas armazones arregladas al efecto, á babor, y correspondiendo á la enfermería se construyó un camarote para el 1er Ayudante, se abrió una puerta entre el sollado y la camareta de Guardias-Marinas y otra entre ésta y la Cámara de Oficiales, se construyeron 50 cajonadas altas verticales para aprendices y 50 bajas horizontales para marineros con 18 armarios para útiles de rancho con puertas de corredera. Las cajonadas tienen planchuela de hierro para el roce de una cadena que las cierra herméticamente y quedan aseguradas con candados en los armarios de los útiles de rancho. Se construyeren 30 bancos de pino americano de 1"5 de grueso por 8 de largo con piès plegables de hierro de 6" 9, mesas movibles de la misma madera sin nudos de 1" 5 de grueso 26" de ancho y 8' de largo con piès plegables de hierro de 7", dos cuarteles para la escotilla del pañol de líquidos; se abrió á babor del mamparo de proa una puerta igual á la existente á estribor, haciéndola de dobles hojas de pino de tea de 2" con barras de hierro de 6" asegurados con bisagras de bronce, pasadores, candados, etc., se hizo un estaquillado de madera para la colocacion de mesas y bancos, se colocaron en los baos 14 barras de fierro con 100 tornillos de suspension

Digitized by Google

asegurados á tirantillos de pino Spruce, completando así todas las barras para poder instalar en coys de 130 á 140 hombres. Se puso tiras de plomo con clavos de zinc en todos los mamparos, brazoles, trancaniles, etc., se arreglaron todos los ojos de buey, se compuso la bomba á mano, se dió dos manos de cal al techo del sollado, enfermería y botica y dos manos de pintura á los mamparos; se deshizo por completo el local de las cocinas por amenazar ruina, pues el piso habia cedido y quedaron en estado de no poder hacerse uso de ellas; la camareta de oficiales de mar tambien se deshizo por hallarse la madera en el mismo estado que las cocinas, como así mismo el sollado de marineros que fué eliminado y destinado para pañoles de oficiales de mar con cargo.

Se eliminó el depósito de popa para municiones por hallarse en muy mal estado, se transportó al pañol del Contramaestre el depósito de líquidos, dejando este local para ensanche de la despensa y las cocinas se instalaron en el que ocupaba la enfermería. A este efecto se calafateó el piso, haciéndolo en el centro con piancha de fierro y sobre este un piso de baldosa francesa asegurada con cemento Portland y brazolas de pino de tea; se hizo nueva la escotilla y cuartel del pañol de velas, se instalaron 2 cocinas económicas: una para el servicio de 200 á 250 hombres y otra para 30, 2 cajas de hierro para recibir 2 tachos, los cuales se hicieron de cobre con tapa con capacidad para el café de 250 hombres y dividido en dos uno de ellos, dos picaderos de madera dura, dos mesas de pino blanco con estantes, toda la cañería nueva reforzada con zunchos y escotillas de plancha de hierro, un algibe de hierro provisto de dos grifos de bronce y dos depósitos de hierro galvanizado para limpieza; se abrió una puerta á estribor para comunicacion con la camareta de maestranza y una ventana á babor para el servicio de la comida á la misma, siendo ambas de pino de tea con barras de hierro, aseguradas con bisagras y candados; se dió una mano de pintura y dos de cal á todo el local. En la camareta de oficiales

Digitized by Google

de mar y maestranza se hizo nuevo las dos terceras partes del piso, asegurándolo sobre baos y puntales de pino de tea de 3 por 9" se calafateó todo el piso, siendo los tablones de 2 por 6; se construyeron 16 cuchetas y 16 cajonadas de pino de tea y Spruce, forradas estas en zinc con clavos de cobre y aseguradas sus tapas con candados; se instalaron dos mesas de pino americano de 1" 5 y 30" de ancho por 8 de largo aseguradas sobre patas de hierro de 2" atornilladas á la cubierta, dos lavatorios con cuatro palanganas de loza aseguradas sobre planchas de hierro y dos depósitos de hierro galvanizado para agua, un armario de cedro para los útiles de rancho y se dotó á los oficiales de mar de una vajilla completa de hierro enlozado cuyo importe fué sufragado por los mismos y Maestranza; se dió dos manos de pintura al local y dos de cal al techo. Se hizo nueva la escotilla y cuarteles de despensa, asegurándolos con barras de hierro y candados.

A proa del antiguo sollado de marineros se transformó en pañol de pertrechos del Contramaestre, á babor para el del herrero y á estribor para el del carpintero, cerrados, con mamparos de madera y hierro, puertas con todos sus herrajes y candados correspondientes, cajonadas bajas estantes y barras para colgar objetos; se hicieron dos cajonadas con tapas y candados para útiles de limpieza, en el sitio que ocupaba el camarote del 1er Ayudante; se dió dos manos de pintura general y dos de cal al techo.

Dos pañoles de la despensa fueron forrados en zinc.

Durante la estadía del buque en el dique se desocuparon todos los pañoles y depósitos, se picaron interiormente las planchas de los fondos palmejares, sobrequilla, etc., dándose una mano general de minio de popa á proa, se trasladó al pañal de velas y despensa el lastre colocado á popa de todo, asegurándolo con puntales de hierro y trincas de cadena, á la sobrequilla.

Se recorrió todo el aparejo, reemplazando los cabos, como consta en el inventario; se sacaron los botalones de ala por ser inútiles, se hizo nuevo el pico de trinquete por

Digitized by Google

haberse venido abajo el anterior á causa de estar podrido y nueva tambien la cruceta de mayor, se recorrió y compuso el velámen, se aseguró toda la maniobra de bauprés poniendo nuevos éste, los botalones de foque y peti-foque y los cáncamos que á primera vista parecian de poca resistencia.

Se hizo una compostura general á la 1ª lancha cambiándole toda la regala, una gran parte de las cuadernas, cintas, forro interior, bancadas, enjaretados, timon, guarda-patron y asiento de popa, una parte de la roda y codaste y reparacion del forro exterior. Igual compostura se hizo al 1er bote y se reparó tambien la 2ª lancha.

Puerto del Paraná, Abril 27 de 1888.

José G. Maymó.

Digitized by Google

VAPOR «VIGILANTE»

Boca del Riachuelo, Febrero 29 de 1888.

Al Señor Comandante General de Marina, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Tengo el honor de elevar á V. S. la memoria del buque á mi comando, de los viajes y trabajos efectuados durante el año de 1887.

Al mismo tiempo hago presente á V. S. la gran necesidad que tiene el buque de una compostura general, para poder seguir navegando en condiciones favorables.

Dios guarde á V. S.

Joaquin Madariaga.

COMISIONES EFECTUADAS DURANTE EL AÑO 1887 POR EL VAPOR AVISO «VIGILANTE»

Primera.—De la Boca del Riachuelo al Rio Pilcomayo, y regreso conduciendo tres meses de víveres para las Subprefecturas del Rio Paraná, Alto Paraná y Rio Paraguay, fondeando en el Tigre.

Segunda.—Del Tigre á la Boca del Riachuelo.

Tercera.—De la Boca del Riachuelo á Martin Garcia conduciendo el relevo de la Guarnicion, y regreso.

Cuarta.—De la Boca del Riachuelo á la Rada Exterior y regreso.

Quinta.—De la Boca del Riachuelo al crucero «Pata-

Digitized by Google

gonia» para conducir de allí al Arsenal de Zárate, pólvora y pertrechos de guerra, y de Zárate al acorazado «Almirante Brown», pólvora, proyectiles y pertrechos, regresando á la Boca del Riachuelo.

Sexta.—De la Boca del Riachuelo al «Brown» conduciendo pólvora de foguéo y pertrechos, y regreso.

Séptima.—De la Boca del Riachuelo á la Rada Exterior conduciendo al Sr. Comisario General de Pagos á la Revista, y regreso.

Octava.—De la Boca del Riachuelo al crucero «Patagonia» y regreso.

Novena.—De la Boca del Riachuelo al «Brown» conduciendo oficiales, y regreso.

Décima.—De la Boca del Riachuelo al «Brown» conduciendo un oficial y regreso.

Oncena.—De la Boca del Riachuelo á la Rada Exterior, al vapor «Norte América» y al «Almirante Brown» conduciendo pertrechos, y regreso.

Duodécima.— De la Boca del Riachuelo á la Rada Exterior al vapor «Plata» y regreso.

Decimotercia.—De la Boca del Riachuelo á Banangueras conduciendo equipos y tropa del Batallon 8° de Línea y regreso conduciendo empleados de la Gobernacion del Chaco.

Decimocuarta.—De la Boca del Riachuelo á Banangueras conduciendo equipos del Batallon 8° de Línea y empleados de la Gobernacion del Chaco Austral, y regreso conduciendo gefes y oficiales.

Decimoquinta.—De la Boca del Riachuelo á Colastiné conduciendo equipos y fuerzas del Batallon 11 de Línea y regreso.

Decimosexta. —De la Boca del Riachuelo á Colastiné conduciendo el resto del equipo y fuerzas del Batallon 11 de Línea y regreso.

Decimoséptima.--De la Boca del Riachuelo al Tigre y regreso.

Digitized by Google

Decimooctava.—De la Boca del Riachuelo á la Rada Exterior al vapor «Petropolis» y regreso.

Decimonovena.—De la Boca del Riachuelo al Paraná conduciendo vestuarios y regreso.

Vigésimo.—De la Boca del Riachuelo á Banco Chico y Ensenada conduciendo artículos para la «Chacabuco» y regreso.

Vigésimoprimera.—De la Boca del Riachuelo á la Rada Exterior al vapor «Neva» y regreso.

Vigésimosegunda.—De la Boca del Riachuelo á Barranqueras conduciendo vestuarios y equipos para la 4ª Divicion y regreso conduciendo Indios.

Vigésimotercera.—De la Boca del Riachuelo á Barranqueras conduciendo indios.

Vigésimo cuarta.—De Barranqueras á Goya y regreso conduciendo altas para el Regimiento 6º de Caballería.

Vigésimoquinta.—De Barranqueras á la Boca del Riachuelo, conduciendo tropas para los puertos de Ocampo, y Reconquista é Indios al Tigre, habiendo el buque recorrido aproximadamente durante el año, nueve mil cuatrocientos treinta y una millas.

Boca del Riachuelo, Diciembre 31 de 1888.

Juan Mac Donnell.

Vº. Bº.—*Joaquin Madariaga.*

TRABAJOS EFECTUADOS EN LAS MÁQUINAS DEL EXPRESADO, DURANTE EL AÑO 1887.

Enero 7—Se ajustan los cojinetes de las barras de conexion.

Enero 11—Se ha roto la hèlice de babor.

Enero 13—Se ajustan los cojinetes de las barras de conexion.

Enero 14—Se hace la junta del «pito» con la caldera.

Digitized by Google

Enero 19—Se saca la hélice rota y su eje que está torcido; y hasta el 3 de Marzo, fecha en que quedó lista la hélice, se desmontan, limpian, ajustan, y empaquetan varios accesorios de las máquinas y caldera.

Marzo 15—Se pinta el guarda-calor.

Marzo 21—Se pinta el departamento de máquinas.

Abril 11—Se ajustan los cojinetes de las cabezas y piés de las barras.

Abril 21—Se pinta la sentina.

Mayo 4—Se compone un caño de purga de los cilindros.

Mayo 5—Se desarma la fragua por ver si tiene compostura, y no teniéndola se deja por inútil.

Mayo 7 á 10—Se quitan los pescantes de estribor, se cambian sus soportes, se colocan otros nuevos y sus pescantes, y se compone una barra de gancho para el horno, y se ponen bujes al eje de la piedra de amolar.

Mayo 13—Se ajustan las válvulas de seguridad.

Mayo 17—Se invierte la posicion de los cuadrantes de ambas máquinas.

Mayo 23—Se suplementa el aparato de cambio de babor y se ajustan los grifos de desagüe de las bombas alimenticias.

Mayo 29—Se quitan los pescantes de sus lugares para reformarlos.

Junio 1°—Se reducen las correderas de los cilindros y cojinetes de las barras de conexion.

Junio 7—Se hacen varias preparaciones de poco momento.

Junio 9—Se empaquetan los vástagos de los cilindros.

Junio 13—Se ha roto el vástago de la válvula de distribucion del cilindro de bajar de babor, y se ha compuesto siguiendo viaje con las dos máquinas.

Junio 16—Se empaquetan los vástagos de las bombas de aire y circulatorias.

Junio 21—Se reducen los aros de las excéntricas.

Digitized by Google

Junio 25—Se ponen tres cristales á la lumbrera.

Junio 27—Se reduce una corredera y se ajustan y frisan los lubrificadores de los cilindros.

Julio 1º—Se hace una cuña para el huso de una válvula de cuello y se ajustan los grifos de desagüe de las bombas.

Julio 14—Se ajusta la válvula de alimentacion del Donkey, los grifos del nivel y de prueba, y se empaquetan.

Julio 15—Se pone un tubo de nivel que estaba roto.

Julio 16—Se empaquetan los émbolos de las bombas de aire y circulatorias.

Julio 18—Se desmontan las barras y correderas de los cilindros para suplementar.

Julio 20—Se compone el soporte del huso de una válvula de cuello.

Julio 21—Se compone un torno de mesa.

Agosto 2—Se suplementan las correderas de los cilindros, cuyo trabajo se termina en el dia 5.

Agosto 15—Se reduce una de las correderas y se hacen los juntes de los caños de vapor, y se compuso un vado que se habia roto.

Agosto 21—Se reducen todas las correderas de los cilindros, y se empaquetan los grifos de toma de vapor y de agua á los niveles.

Agosto 31—Se desmontan los aparatos de cambio de marcha para suplementar sus dados y pernos.

Septiembre 1º—Se reducen las cuatro correderas, se suplementa una de ellas y los aparatos de cambio de marcha.

Setiembre 6—Se suplementa el muelle de una válvula de distribucion.

Setiembre 12—Se compone el telégrafo de estribor.

Setiembre 15—Se da una soldadura á un caño de una bomba.

Setiembre 19—Se hacen dos sacabocados de acero.

Setiembre 20—Se hacen cuatro tornillos para un candelero de la capa de la lumbrera de la máquina.

Digitized by Google

Setiembre 27—Se hacen dos machos para una tarraja, en reemplazo de otros rotos.

Octubre 13—Se hacen barras de grillos para la cubierta.

Octubre 18—Se reducen las cuatro correderas y se arreglan los muñones de las mismas.

Noviembre 11—Se suplementan y reducen las correderas y se destapan las bombas de aire y circulatorias, y se recortan sus válvulas.

Noviembre 18—Se arreglan las correderas, se destapa los cilindros y se da fuerza á los resortes de los pistones por estar flojos.

Noviembre 21—Se desarman para limpiar las bombas alimenticias y de achique.

Noviembre 29—Reduccion general de correderas y cojinetes de barras.

Diciembre 1°—Se ponen rondelas para suplemento del gasto en los pernos del aparato de cambio.

Diciembre 3—Se empaquetaron los cilindros.

Diciembre 6—Se reducen los cojinetes de las barras y se suplementan los dados de los cuadrantes y pernos de los mismos.

Diciembre 16—Se destapan los cilindros y se cambian de lugar los resortes de los pistones á la vez que se les da más fuerza.

Diciembre 19—Se compone un candelero de portalon de estribor.

Boca del Riachuelo, Diciembre 31 de 1887.

Juan P. Rodriguez.
Maestro Gerente.

Intervine.
Juan Mac Donnell.

V°. B°.
Joaquin Madariaga.

Digitized by Google

VAPOR «VIGILANTE»

Tigre, Mayo 14 de 1888.

Al Señor Comandante General de Marina Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Tengo el honor de adjuntar á V. S. la memoria de los trabajos y comisiones efectuados por el expresado desde el 1° de Enero de 1888 hasta la fecha.

Dios guarde á V. S.

Joaquin Madariaga.

MEMORIA DE LOS TRABAJOS Y COMISIONES EFECTUADAS POR EL VAPOR AVISO «VIGILANTE» DESDE EL 1° DE ENERO DE 1888 HASTA LA FECHA.

Mes de Enero

Enero 3—Viaje á Martin Garcia conduciendo á los miembros que componian el Consejo de Guerra, y regreso á la Boca del Riachuelo.

Enero 7 á 9—Viaje á Martin Garcia conduciendo una Compañía de Artillería de Plaza; de Martin Garcia á Zárate conduciendo otra compañía, y de Zárate á la Boca del Riachuelo conduciendo presos de dicho cuerpo.

Mes de Febrero

Febrero 17—Viaje al Tigre conduciendo carbon para los Talleres de Marina y torpedera «Maipú».

Febrero 19—Viaje de regreso al Riachuelo.

Mes de Marzo

Marzo 4—Viaje al Tigre.

Marzo 5—Viaje de regreso al Riachuelo remolcando al vapor aviso «Resguardo».

Digitized by Google

Marzo 8—Viaje al Tigre.

Marzo 16—Viaje de regreso al Riachuelo remolcando á la cañonera «República».

Mes de Abril

Abril 10—Viaje á la Rada Exterior y regreso al Riachuelo remolcando al pailebot «Piedra Buena.»

Mes de Mayo

Mayo 3—Viaje al Tigre remolcando la chata «San Martin» con carbon para los Talleres de Marina.

Mayo 5—Se varó el buque y se sacó el hélice de babor.

Mayo 7—Se colocó el hélice nuevo de babor.

Mayo 8—Se sacó el buque del varadero.

En estos viajes el buque ha recorrido 519 millas.

Desde el 1° de Enero hasta la fecha la tripulacion se ha ocupado en la limpieza y conservacion del buque.

Desde el 1° de Enero hasta la fecha se han recibido los víveres con regularidad, como tambien los pagos.

Tigre, Mayo 14 de 1888.

Juan Mac Donnell.

V.° B.°

Joaquin Madariaga.

MEMORIA DEL DEPARTAMENTO DE MÁQUINA DEL EXPRESADO DESDE EL 1° DE ENERO DE 1888 HASTA LA FECHA.

Enero 2—Se hizo un macho para la caja de tarraja, por haberse roto otro igual.

Enero 3—Se prendieron los fuegos; horas de navegacion 10 h. y 45 m. y de fuegos recostados 5 h. y 15 m..

Digitized by Google

Enero 5—Se arregló una gaza de hierro para un cuadernal de cubierta.

Enero 7—Se encendieron los fuegos; horas de navegacion 5 h. y 40 m. y los fuegos recostados 5 h. y 50 m.

Enero 8—Navegado 12 h. 15 m. y los fuegos recostados (13 h. y 25 m.

Enero 9—Navegado 10 h. y los fuegos recostados 9 h. y 30 m.

Enero 14—Se pinta el frente de la caldera.

Enero 19—Se hacen seis pernos, con sus chapas correspondientes para componer la regala del buque de la banda de babor.

Enero 20—Se enderezaron los candeleros pertenecientes á la regala que se compone.

Enero 30—Se hace un macho para el grifo de la bomba de alimentacion de la máquina de estribor.

Febrero 9—Se pintó el departamento de máquinas.

El 17 del mismo se prendieron los fuegos; horas de navegacion hasta el 19 12 h. y 30 m. y de fuegos recostado 56 h. y 45 m.

Marzo 4—Se prendieron los fuegos; horas de navegacion 2 h. y 45 m. y los fuegos retirados 9 h.

Marzo 5—Se activaron los fuegos; horas de navegacion 10 h. y 30 m. y de fuegos recostados 13 h. y 30 m.

Marzo 6—Se activaron los fuegos; horas navegacion 1 h. y 45 m. y recostados 5 h. y 45 m.

Marzo 8—Se prendieron los fuegos; horas de navegacion 0 h. 50 m. y fuegos recostados 23 h. y 10 m.

Marzo 10—Horas de navegacion 0 h. y los fuegos recostados 24 h.

Marzo 11—Horas de navegacion 0 h. y los fuegos recostados 24 h.

Marzo 12—Horas de navegacion 0. h. y los fuegos recostados 24 h.

Marzo 13—Horas de navegacion 0 h. y los fuegos recostados 24 h.

Digitized by Google

Marzo 14—Horas de navegacion 0 h. y los fuegos recostados 24 h.

Marzo 15—Horas de navegacion 2 h. y 50 m. y los fuegos recostados 21 h. y 30 m..

Marzo 16—Horas de navegacion (6 h. y 5 m.) y los fuegos recostados (6 h. y 20 m.)

Marzo 24—Se rascó y pintó la chimenea.

Abril 10—Se prendieron los fuegos; horas de navegacion 3 h. y 50 m. y los fuegos retirados 1 h. 15 m.

Mayo 3—Se encendieron los fuegos; horas de navegacion 3 h. y 30 m. y los fuegos recostados 16 y 15 m.

Mayo 4—Navegacion 1 h. y los fuegos recostados 7 h.; se apagaron los fuegos y se desalojó el agua de la caldera.

Mayo 5—Se sacó el hélice de babor y el 7 se colocó la de repuesto en los Talleres de Marina.

Total de las horas de navegacion 81 h. y 35 m.

Total de los fuegos recostados hasta la fecha 312 h. y 30 m.

Rio Lujan, Mayo 14 de 1888.

Juan P. Rodriguez.

Intervine

Juan Mac Donnell.

V.° B.°

Joaquin Madariaga.

Digitized by Google

VAPOR «RIACHUELO»

Buenos Aires, Marzo 13 de 1888.

Al Señor Comandante en Gefe de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

En cumplimiento de lo ordenado por V. S. en nota de 6 de Febrero ppdo., tengo el honor de remitirle los pocos datos que es dable exponer referentemente á la memoria del buque á mi mando.

A consecuencia de la avería de consideracion sufrida el año anterior (1887), en la Rada Exterior, este buque fué enviado al Rio Lujan para su compostura, en vista de lo cual se desarmó su maquina y fué amarrado á la orilla derecha del mencionado rio, donde ha permanecido todo el año ppdo. hasta que por órden de S. E. el Sr. Ministro de Marina fué con fecha 5 del actual remplazado por el aviso «Vigilante» hasta el puerto de la Boca del Riachuelo, donde actualmente se encuentra.

Por lo demás, no ha habido á su bordo movimiento alguno digno de mencion que saliera de los límites de lo ordinario del servicio y de lo necesario á su buena conservacion y cuidado.

Dios guarde á V. S.

Eugenio M. Leroux.

Riachuelo, Marzo 9 de 1888.

Al Señor Comandante General de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

En cumplimiento á lo dispuesto por V. S. en nota de fecha 5 del actual, tengo el honor de manifestar al Sr. Gefe, que

Digitized by Google

habiendo el buque de mi mando, á consecuencia de una avería de consideracion sufrida á mediados del año anterior y de hallarse desarmada su máquina, quedado imposibilitado para navegar, ha permanecido durante todo el año ppdo. amarrado en el Rio Lujan; no habiendo ocurrido ningun movimiento excepcional á su bordo fuera de los ordinarios del servicio.

Dios guarde á V. S.

Eugenio M. Leroux.

Resérvese para la confeccion de la memoria anual correspondiente al año 1887.

Cordero.

Boca del Riachuelo, Mayo 12 de 1888.

Al Señor Comandante General de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

En contestacion á la nota de V. S. de fecha 9 del corriente, tengo el honor de manifestar al señor Almirante que no tengo absolutamente nada que añadir á la anterior memoria presentada por mí respecto al buque de mi comando.

Con este motivo, me es grato saludar al Sr. Comandante General á quien

Dios guarde.

Eugenio M. Leroux.

Digitized by Google

CÚTER «SANTA CRUZ»

Boca del Riachuelo, Abril 25 de 1888.

Al Señor Comandante en Gefe, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

En cumplimiento á la nota recibida de V. S. respecto á la memoria anual de mi buque, debo comunicarle que durante casi todo el año 87 este buque ha permanecido en las costas del Sur en desempeño de la comision que se confiara al Sr. Lista, y á cuyas órdenes fué puesto.

Como V. E. sabe, salí de la Rada de Buenos Aires el 13 de Noviembre del año 1886 para Bahia Tetis, puerto de encuentro con los expedicionarios.

Tuve algunas averías, aunque no de importancia, en esta larga travesía.

Fueron muchos los puertos de recalada y reconocimiento en los 8 meses que duró mi crucero en la Patagonia y Tierra del Fuego.

En el parte que á V. S. elevé con fecha 21 de Junio de 1887 se detalla el diario de acaecimientos hasta mi llegada al Puerto del Riachuelo en dicha fecha.

Desde entónces el buque á mis órdenes no se ha movido de su fondeadero, y si no ha salido en desempeño de otra comision ha sido á consecuencia de hallarse comprendido este buque en la flotilla que se ha formado de guarda-costas y de la que forman parte los buques denominados cúters.

Dios guarde á V. S.

Adolfo Argerich,
Comandante.

Digitized by Google

VAPOR «TEUCO»

Corrientes, Mayo 15 de 1888.

Al Señor Comandante General de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Tengo el honor de elevar á V. S. la memoria correspondiente al año ppdo. hasta la fecha, de los trabajos y comisiones que ha desempeñado este buque prestando servicios á las fuerzas establecidas en la frontera del Chaco y línea de fortines en las márgenes del Bermejo.

Si bien no son de suma importancia por las inumerables dificultades y peligros con que se tropieza en este rio que cuenta ya siete buques á pique y treinta años de infructuosas tentativas y ruinosas operaciones comerciales, tienen su mérito por ser el único buque que desde tres años navega constantemente en toda época del año, saliendo siempre airoso en sus comisiones.

Despues de estas cuatro palabras que son la esencia de la historia del Bermejo, paso á detallar el movimiento habido y las consideraciones al respecto.

Tripulacion

La composicion de ésta ha sido y es actualmente formada de individuos que jamás pisaron la cubierta de un buque ni de guerra ni de comercio, obreros todos, que han ganado el sosten de su vida con el hacha en la mano, y siéndoles mas halagüeña la vida de abordo, abandonan aquella para venir á ésta á comenzar su aprendizaje, hombres toscos, enteramente ignorantes, que carecen de todo

Digitized by Google

principio de moral, de educacion y disciplina, y aún del idioma español, expresándose en guaraní. Verá por esto V. S. cuán enojoso es para el oficial comandante estar constantemente en una instruccion infructuosa, puesto que al cabo de cuatro ó seis meses, ó despues de efectuado un pago, todos se desertan ó piden su baja por haber cumplido su contrato, y como no hay otra clase de gente, ni un enganche que les obligue más tiempo, ni las autoridades provinciales prestan su auxilio, se está constantemente relevando las tripulaciones con perjuicio considerable del buen servicio.

Desde Enero del año ppdo. hasta la fecha, hánse dado de baja cuarenta marineros, de alta cuarenta y cinco y diez desertores, lo que pone de manifiesto el gran movimiento perjudicial en las tripulaciones.

Haberes

En el año ppdo. solo se ha efectuado un pago despues de ocho meses de adeudárseles á los oficiales y tropa, y que para el efecto tuvo el que suscribe que bajar á esa Capital á pedirlo. En el año presente se ha efectuado el pago correspondiente á los haberes adeudados del año anterior, y los de este año se les adeuda integros hasta la fecha. Este atraso en los pagos, es una de las causas principales para que las tripulaciones vivan á disgusto y en el momento de recibir los haberes vencidos de cuatro ó seis meses, suceden las deserciones ó las bajas.

Víveres

Los venidos en todo el año ppdo. y hasta la fecha han sido de buena calidad, llegando sí con algun retardo, que en distintas veces el buque ha tenido que demorar sus salidas por no tenerlos; razon por la cual creo de conveniencia establecer un depósito en el que se tenga algunos meses para poderse proveer de la cantidad suficiente, segun la duracion de la comision que ha de desempeñarse, co-

Digitized by Google

mo ya ha sucedido á este buque, que teniendo que desempeñar una comision larga en la que le faltaron los víveres, se vió su comandante en la necesidad de ayudar el rancho con la caza y la pesca.

Combustible

Es éste aqui muy abundante con la leña, pero le cuesta muy caro al erario de la nacion, porque se la da un proveedor á precio de plaza; este gasto podria reducirse á casi la mitad segun las consideraciones siguientes: El buque efectúa por término medio dos viajes mensuales al Bermejo y consume *ocho mil* rajas de leña que el proveedor las cobra á *cincuenta* pesos m/n. el mil, representando un total de *cuatrocientos* pesos m/n., que puede reducirse á la mitad ó algo mas contratándola afuera de esta ciudad á *veinte y cinco* ó treinta pesos m/n. el mil. Tambien seria ventajoso tener un depósito de carbon de piedra, y esto creo que seria mucho más económico, puesto que su valor es de *quince* pesos m/n. la tonelada y el buque consume *cuatro* en *veinte y cuatro* horas, representando un consumo de *veinte y cuatro* toneladas en *ciento cuarenta y cuatro* horas, que es el total de navegacion en un mes y un gasto de *trecientos sesenta* pesos m/n. mensuales, teniendo la ventaja de que el buque nunca iria tan cargado como con la leña, que representa un peso y un volúmen tres veces mayor con un poder calorífico mucho menor que el carbon; las cubiertas y los toldos no se quemarian con las chispas que la leña arroja por la chimenea ni sufriria la cubierta deterioro alguno, como sucede con la leña.

Maquinistas

Sobre este personal llamo especialmente la atencion á V. S. Desde que este buque se armó para la navegacion del Bermejo hasta muy poco tiempo ha, los que hacian el personal técnico de la máquina fueron incompetentes, y esta es la prueba, que la destruccion que hoy se lamenta

Digitized by Google

en la máquina," fueron los errores de la ignorancia de esos hombres.

Los maquinistas al servicio de buques que hacen esta clase de navegacion, deben ser examinados, y con sus patentes de aprobacion de sus conocimientos teóricos y prácticos y capaces de remediar, con los pocos elementos de abordo, las necesidades de la máquina, para evitar el crecimiento de los males; máxime cuando se navega en aguas como las del Bermejo, cargadas de arenas que haciendo un trabajo de esmeril en las piezas de la máquina producen una destruccion inmediata, si los encargados de su conservacion no saben prevenirla. Los que actualmente están al servicio de este buque son de competencia, habiéndose cambiado dos en el transcurso del año anterior.

Trabajos en el Bermejo

En el mes de Noviembre, aprovechando la bajante del rio se comenzaron á hacer algunas destrucciones de raigones con el empleo de materias explosivas, los que dieron satisfactorios resultados, pero estos trabajos que más bien pueden llamarse ensayos del procedimiento que debe emplearse en la limpieza de este rio, fueron suspendidos por las exigencias del servicio de la 4ª Division del Ejército á cuyas órdenes está este buque, y más tarde por la creciente del rio que hizo y hace hasta ahora imposible toda operacion por la mucha corriente y profundidad á que se encuentran los obstáculos.

Viajes

Los efectuados desde Julio de año ppdo. hasta la fecha vienen expresados en la planilla nº 2 con especificacion de las toneladas de carga oficial y particular, de trasporte de oficiales, tropas é indios. La planilla nº 1 expresa el trasporte de oficiales, tropas y cargas sin especificar el número de toneladas, porque no existen datos en los libros de abordo desde Enero á Julio.

Digitized by Google

Lanchas á vapor y chatas

Las dos lanchas á vapor «Victorica» y «Atlántico» y las dos chatas de madera que la Escuadrilla tiene á su servicio, no figuran en esta memoria como que prestan servicios, porque estando fuera de presupuesto no tienen personal y permanecen fondeadas.

Consum s

Las planillas de consumos no figuran en esta memoria por haberlas pasado mensualmente á la Comisaria General de Marina, en cuya memoria deben figurar.

Leon L. Zorrilla.

Digitized by Google

PLANILLA Nº

VIAJES DEL VAPOR «TEUCO»

AÑO	MES	PUNTO DE SALIDA	PUNTO DE LLEGADA	TRASPORTE DE PASAGEROS			TRASPORTE DE CARGA				TIEMPO DE NAVEGACION	
							Oficial		Particular			
				Oficiales	Tropa	Indios	tons.	arbs.	tons.	arbs.	Dias	Horas
1887	Julio 16	Corrientes	Espedicion	2	—	—	7	36	—	60	4	—
»	» 25	Expedicion	Corrientes	—	21	19	9	70	2	—	3	4
»	» 31	Corrientes	Expedicion	3	50	—	4	60	—	—	3	7
»	Agosto 8	Expedicion	Corrientes	4	5	63	10	60	—	—	2	—
»	» 23	Corrientes	Puerto Bermejo	—	—	—	10	—	1	10	2	—
»	» 25	Puerto Bermejo	Corrientes	—	—	—	7	—	—	—	3	—
»	Setiem. 24	Corrientes	Colonia Ocampo	2	1	—	—	—	—	—	2	15
»	Octubre 2	Colonia Ocampo	Corrientes	2	7	—	25	—	—	—	6	—
»	» 15	Corrientes	Puerto Bermejo	1	—	—	20	—	6	8	1	—
»	» 16	Puerto Bermejo	Corrientes	—	2	—	—	—	2	20	—	8
»	» 20	Corrientes	Barranqueras	—	1	—	—	—	—	—	—	40m.
»	» 25	Barranqueras	Corrientes	—	—	—	—	—	—	—	2	1
»	Nov'bre 14	Corrientes	Expedicion	—	—	—	6	—	—	—	3	—
»	» 22	Expedicion	Corrientes	4	5	142	—	—	—	—	2	—
»	» 29	Corrientes	Expedicion	2	5	—	4	—	—	—	4	—
»	Dic'bre 4	Expedicion	Corrientes	4	50	—	—	—	—	—	3	—
»	» 23	Corrientes	Presidencia Roca	—	—	—	8	—	—	—	5	—
»	» 31	Presidencia Roca	Corrientes	2	1	—	—	—	—	—	3	—
1888	Enero 6	Corrientes	Itatí	15	30	—	—	—	—	—	—	9
»	» 6	Itatí	Corrientes	15	30	—	—	—	—	—	—	5
»	» 8	Corrientes	Formosa	2	40	—	—	—	—	—		
»	» 13	Formosa	Corrientes	1	—	—	4	—	—	—	3	—

Digitized by Google

»	Enero 18	Corrientes	Presidencia Roca	3	2	—	8	—	—	—	5	—
»	» 31	Presidencia Roca	Corrientes	1	6	17	—	—	—	—	3	12
»	Febr. 16	Corrientes	Expedicion	7	13	—	5	4	2	60	4	—
»	» 20	Expedicion	Corrientes	3	—	—	11	24	—	—	3	—
»	Marzo 6	Corrientes	Presidencia Roca	3	—	—	5	—	2	10	9	—
»	» 29	Presidencia Roca	Corrientes	1	3	12	4	40	1	—	4	—
»	Abril 14	Corrientes	Presidencia Roca	2	1	—	1	48	—	—	6	—
»	» 26	Presidencia Roca	Corrientes	1	—	—	—	—	—	—	3	—
»	Mayo 2	Corrientes	Barranqueras	10	4	—	—	—	—	—	—	30m.
»	» 3	Barranqueras	Corrientes	4	8	—	—	—	—	—	—	1
»	» 6	Corrientes	San Fernando	30	—	—	—	—	—	—	—	4
»	» 7	San Fernando	Corrientes	—	—	—	—	—	—	—	—	4
				124	280	253	148	346	17	168		

OBSERVACIONES

1887—Julio 16: En comision á trasportar tropa y carga para la línea del Bermejo—Id. 25: Al regreso trasportase indios prisioneros, y tropa en el puerto Barranqueras—Id. 31: A conducir tropa y Oficiales al Puerto Expedicion—Agosto 8: Regresado con Oficiales, tropa y indios prisioneros desembarcados en Barranqueras—Id. 23: Conducidos víveres para la línea del Bermejo, á este puerto—Id. 25: Regresado con carga embarcada en este puerto con destino á Barranqueras—Setiembre 24: A traer pertrechos de la Colonia Obligado, y rebajados de Bella Vista—Octubre 2: Regresado al puerto de Barranqueras y desembarcados pertrechos—Id. 15: Trasportado carga y Oficiales—Id 10: Regresado con tropa—Id. 20: En comision—Id. 25: Idem idem—Noviembre 14: Trasportado carga—Id. 22: Regresado con Oficiales, tropa é indios prisioneros desembarcados en Barranqueras—Id. 29: Conducidos Oficiales y tropa—Diciembre 4: Regresado con Oficiales, tropa y carga—Id. 23: Conducido carga para la línea del Bermejo—Id 31: Regresado con tropa— 1888—Enero 6: Viage efectuado por órden del Gefe de la Division con Oficiales y tropa—Id. 6: Idem idem—Id. 8: Conducidos Oficiales y tropa—Id. 13: Regresado con Oficiales—Id. 18: Conducido Oficiales, tropa y víveres para la línea del Bermejo—Id. 31: Regresado con Oficiales, tropa é indios prisioneros desembarcados en Barranqueras—Febrero 16: Trasportado Oficiales, tropa y racionamiento para la línea del Bermejo—Id. 20: Regresado con Oficiales y carga—Marzo 6: Conducido Oficiales—Id. 29: Regresado con Oficiales, tropa é indios prisioneros desembarcados en Barranqueras—Abril 14: Conducidos Oficiales y tropa—Id. 26: Regresado con Oficiales—Mayo 2: Trasportado Oficiales y tropa—Id. 3: Regresado con idem idem—Id. 6: Conducidos al Gobernador de Resistencia y Oficiales—Id 7: Regresado sin pasageros.

L. L. Zorrilla.

Digitized by Google

PLANILLA N° 1.

VIAJES DEL VAPOR «TEUCO»

AÑO	MES	PUNTO DE SALIDA	PUNTO DE LLEGADA	CARGA		PASAJEROS	TIEMPO DE LA NAVEGACION	
				Cargado	Vacio	Oficiales y tropa	Dia	Horas
1887	Enero 27	Corrientes	Expedicion	—	—	19	3	12
»	Feb'ro 1°	Expedicion	Corrientes	—	—	2	2	—
»	» 8	Corrientes	Expedicion	—	—	—	4	—
»	» 12	Expedicion	Corrientes	—	—	1	2	10
»	» 15	Corrientes	Presid'cia Roca	—	—	2	6	—
»	» 22	Presid'cia Roca	Corrientes	—	—	—	3	—
»	Marzo 1°	Corrientes	Vuelta Cortada	—	—	4	8	—
»	» 8	Vuelta Cortada	Corrientes	—	—	4	1	—
»	» 17	Corrientes	Expedicion	—	—	1	5	—
»	» 24	Expedicion	Corrientes	—	—	—	1	13
»	Abril 2	Corrientes	Presid'cia Roca	—	—	—	17	—
»	» 24	Presid'cia Roca	Corrientes	—	—	15	3	—
»	» 28	Corrientes	Barranqueras	—	—	20	—	1
»	» 28	Barranqueras	Corrientes	—	—	—	—	40m
»	Mayo 13	Corrientes	Expedicion	—	—	67	4	—
»	» 19	Expedicion	Corrientes	—	—	—	2	—
»	Junio 3	Corrientes	Expedicion	—	—	—	3	—
»	» 9	Expedicion	Corrientes	—	—	14	2	—
»	» 17	Corrientes	Expedicion	—	—	—	3	—
»	» 22	Expedicion	Corrientes	—	—	—	2	—
				—	—	147	—	—

OBSERVACIONES—1887. Enero 27: Primer viage al Rio Bermejo despues de la carena.—Marzo 1°: Regresado sin llegar al punto del destino por descompuesta la máquina.

L. L. Zorrilla.

Digitized by Google

VAPOR «TEUCO»

AÑO 1887	Personal existente		Oficiales		Individuos de marinería	
	Oficiales	Individuos de marinería	Altas	Bajas	Altas	Bajas
Enero	7	19	1	1	4	4
Febrero	7	20	—	—	2	2
Marzo	7	20	1	1	—	2
Abril	6	17	—	1	2	1
Mayo	7	14	2	—	1	4
Junio	7	15	—	—	2	2
Julio	6	16	—	—	—	3
Agosto	8	15	2	—	2	4
Setiembre	8	17	—	—	7	3
Octubre	8	20	—	—	4	2
Noviembre	8	19	—	—	1	2
Diciembre	8	20	—	—	—	2
1888						
Enero	8	22	—	—	—	3
Febrero	8	20	1	—	6	2
Marzo	9	19	—	—	5	4
Abril	9	18	—	—	2	4
Mayo	9	18	—	—	2	1
Total	118	309	7	3	40	45

OBSERVACIONES

En el personal de Oficiales se incluyen los maquinistas y práctico, á más un Teniente de infantería de línea que revista agregado.

L. L. Zorrilla.

Digitized by Google

CÚTER «BAHIA BLANCA»

Buenos Aires, Mayo de 1888.

Al Señor Comandante en Gefe de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Tengo el honor de adjuntar á la presente, la memoria de los viajes y trabajos efectuados por el buque de mi mando, en el año de 1887 próximo pasado.

Dios guarde á V. S.

Lucio Basualdo.

Memoria de los viajes y trabajos efectuados por el cúter «Bahia Blanca», en el año de 1887

El dia 1° de Enero de 1887, estaba el buque cruzando el Estrecho de Lemaire, en demanda del puerto de Bahia Tetis, donde dió fondo á las 5 p. m., hallándose en dicho puerto el Señor Gefe de la Expedicion á la Tierra del Fuego, Don Ramon Lista, á cuyas órdenes se encontraba el buque.

El dia 3, salimos en comision, por órden del Sr. Gefe de la Expedicion, conduciendo 3 individuos para Punta Arenas, donde dimos fondo el 9 á las 8 p. m., zarpando de dicho puerto el dia 10 á las 11 a. m. para regresar al punto de partida, adonde llegamos el 15.

El dia 16, á las 2 h. 30' p. m. zarpó el buque con rumbo á la bahía Buen Suceso, conduciendo á los Sres. Gefe y Cirujano de la Exploracion, 2 soldados y 5 indios, dando fon-

Digitized by Google

do en dicha bahia á las 5 h. 30' p. m., desembarcándose en seguida el Sr. Gefe.

El dia 17, á las 2 p. m. regresó el Sr. Gefe, á bordo, y mandó zarpar y seguir viaje á Bahia Aguirre, adonde llegamos á las 7 p. m., no pudiéndose efectuar el desembarco á causa de la gran rompiente que habia en toda la costa, viéndonos obligados á seguir rumbo á la Isla Picton, donde dimos fondo á las 5 p. m. del dia 18.

Encontrándose en dicha isla el vapor aviso «Comodoro Py», se trasladó á él el Sr. Gefe y el Sr. Cirujano, y se continuó la navegacion con rumbo á Manacatus, donde fondeamos á las 10 p. m. del dia 19.

El 20, á las 4 a. m., hicimos rumbo á Wshuwaia, donde dimos fondo á las 9 h. 30' p. m.

Salió el buque de Wshuwaia el dia 23 á las 6 a. m., conduciendo 2 soldados y 4 indios, y el dia 25 llegó á Manacatus, donde se recibieron 4 indios más, y seguimos viaje para bahía Buen Suceso, fondeando en dicha bahía el dia 27 á las 3 h. 30' p. m., encontrándonos con el cúter «Santa Cruz».

Salimos de la bahia Buen Suceso, al mismo tiempo que el cutter «Santa Cruz», el dia 28 á las 4 a. m., soplando un viento muy fresco y con mucha mar, observando que como á 7 millas del cabo de San Diego, el cúter «Santa Cruz», hizo rumbo hacia la Isla de los Estados, perdiéndose de vista.

A las 3 p. m. llegamos á Bahia Tetis, donde desembarqué todos los indios, que eran los que debian conducir las mulas á la Gobernacion, y embarqué á los soldados que estaban al cuidado de ellas.

Despues de haberles entregado á los indios una bolsa de galletas y enseñado cómo habian de hacer los cargueros, y siendo el viento favorable, levamos anclas y seguimos viaje para Rio Gallegos.

El dia 4 de Febrero á las 4 h. 30' p. m., frente á Zanja á pique, falló el estay de trinquetilla, á causa del gran temporal y la mucha mar rompiente que habia, aguantando el

Digitized by Google

temporal á la capa con la mayor tomada tres manos de rizos, mientras se colocaban los garruchos en el estay de suplemento,—cuya operacion se terminó á las 5 h. 30' p. m., y siendo imposible de todo punto la entrada en Rio Gallegos, porque el temporal era del S. O., hicimos rumbo á Patagones.

El 14, á las 2 p. m. se avistó tierra por la proa, y á las 8 p. m. se reconoció ser las barrancas del Sud del Rio Negro, presentándonos en la barra á las 5 h. 30' a. m. del dia 15.

A las 4 p. m. hicieron señales los Prácticos para que entrásemos observando las señales que ellos hacian, verificándolo nosotros así, y al pasar por enfrente de dichos Prácticos se embarcó uno de ellos, y á las 8 p. m. dimos fondo diez millas distantes del puerto de Patagones.

El dia 16 á las 2 h. 30' p. m. zarpamos y dimos fondo en el puerto á las 4 p. m., verificándose entónces el desembarco y entrega á la Gobernacion, de los soldados, quedando asi cumplidas las órdenes que recibí del Sr. Gefe de la Exploracion.

El 21, á la 1 p. m., una vez el Práctico á bordo, zarpamos y fuímos bordejeando para la barra; á las 8 p. m. dimos fondo, distante 4 millas de la Pantomina; á la 1 p. m. levamos y llegamos frente á la casa de los Prácticos, dando fondo; á las 7 a. m. del dia 22, con viento flojo del N. O., nos pusimos en marcha para pasar la barra, pero como la mar que venia de afuera era muy gruesa y reventaba mucho en la barra, se viró de bordo y fuímos á fondear nuevamente adonde habíamos estado, esperando mejor tiempo.

El dia 23, á las 11 a. m. pasamos la barra, largándose el Práctico, en su embarcacion, á las 3 p. m., y seguimos viaje para el puerto de la Capital.

Avistamos el faro del Ponton Indio, el dia 11 de Marzo á 12 p. m., pasando al costado de dicho ponton á las 5 a. m. del dia 24.

A las 3 p. m. pasamos el ponton «Vanguardia» y á las 6 p. m. dimos fondo en el puerto de la Boca del Riachuelo.

Digitized by Google

Durante los meses de Abril y Mayo, se reformó la maniobra firme y se recorrió toda la volante, habiéndose cambiado parte de ella; se calafateó parte de la cubierta, dándole despues una mano de aceite con alquitran, por encontrarse dicha cubierta en muy mal estado; se recorrió el velámen y se dió dos manos de pintura blanca en la cámara, amuradas y carrozas y dos manos de pintura negra en todo el exterior del buque.

El dia 3 de Junio, recibí órden del Sr. Gefe de la Escuadra de Evoluciones para zarpar á incorporarnos á dicha Escuadra, lo que efectué, y el dia 4 á las 11 a. m., al pasar por el costado del buque gefe, se me ordenó fondease en línea con la «Chacabuco» y «Los Andes», á lo que dí cumplimiento.

A la 1 p. m. vinieron á bordo los Sres. Comandante Casavega y Comisario Casalla, para que los condujese hasta el muelle de Punta de Lara, y efectuada esta operacion, volvimos al fondeadero poniéndonos en línea con los demás buques.

El dia 7 á las 3 p. m., prévia señal del buque gefe, nos pusimos en marcha con rumbo al puerto de La Plata, dando fondo frente á los Malecones.

A causa del mal tiempo y la mucha mar, recibí órden de zarpar y fondear en el puerto que pudiera tomar, lo que efectué dando fondo en los Malecones.

El dia 13 recibí órden de zarpar y seguir viaje para Bahia Blanca y esperar la Escuadra en dicho puerto.

El 19 dimos fondo, demorando en Monte Hermoso N. O. 1/4 N. distante 12 millas.

El 20 á las 10 a. m. levamos, y á causa de la calma y la marea en contra tuvimos que fondear á las 5 p. m.

El 21 á las 6 a. m. zarpamos, á las 7 h. 30' a. m. pasamos la boya nº 1 y á las 5 p. m. fondeamos cerca del muelle del ferro-carril.

El 9 de Julio, el vapor «Azopardo» nos remolcó hasta puerto Belgrano, donde se encontraba la Escuadra de Evoluciones.

Digitized by Google

Durante este mes, se han hecho varios viajes conduciendo carbon y pipas con agua para los buques.

El 31 de Julio, zarpó la Escuadra para Montevideo.

Durante el mes de Agosto, se dieron al buque dos manos de pintura, tanto al interior como al exterior.

Desde el 4 de Setiembre, que regresó la Escuadra y se fondeó frente á Arroyo Tres Brasas, hasta el mes de Diciembre, se ha estado constantemente conduciendo pipas de agua y carbon de piedra para los buques; se han hecho 3 viajes á Monte Hermoso conduciendo ladrillos, madera y cal, y otros viajes conduciendo gente y provisiones.

El 18 de Diciembre, zarpamos para el puerto de la Capital, conduciendo un oficial y 8 marineros que habian quedado en comision en Monte Hermoso, y fondeamos el dia 28 del mismo mes en el puerto de la Boca del Riachuelo, donde permanecimos hasta el 31 de Diciembre.

Digitized by Google

PAILEBOT «PIEDRABUENA»

Boca del Riachuelo, Abril 30 de 1888.

Al Señor Comandante en Gefe de la Armada Nacional, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

En cumplimiento á la órden que V. S. se ha servido trasmitirme, adjunto los datos correspondientes al buque de mi mando para la memoria del año próximo pasado.

El dia 1° de Enero de 1887 el buque se encontraba en la Bahia del Buen Suceso formando parte de la expedicion á la Tierra del Fuego, y preparándose para zarpar con destino á Thetys en cumplimiento de órdenes recibidas, lo cual se efectuó el dia 2 á las 4 h. a. m., llegando sin novedad en la misma fecha á 10 h. 40' a. m.

Desde esa fecha hasta el 17 de Enero á 8 h. a. m. permaneció el buque en la Bahia de Thetys al servicio de la expedicion, suministrando víveres, etc., al personal de ella.

En la última fecha citada recibí á bordo la escolta del Gefe y varios indios, dando la vela con destino á Patagones, donde llegué sin novedad el 23 de Enero, verificando el paso de la Barra del Rio Negro el dia 25.

Por los partes que de dicha navegacion tuve el honor de elevar al E. M. G. tiene ya V. S. conocimiento de las circunstancias de ella.

Desde entónces hasta fin de año el buque ha permanecido á la órden en Patagones, habiéndose hecho en los talleres de la Escuadrilla del Rio Negro algunas ligeras reparaciones de detalle.

Es cuanto al respecto tengo que comunicar á V. S.

A quien Dios guarde.

Augusto J. Grasso.

Digitized by Google

PONTON «NECOCHEA»

Boca del Riachuelo, Abril 28 de 1888.

Señor Comandante en Gefe de la Armada Nacional, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Tengo el honor de elevar á V. S. la memoria del buque a mi mando y el movimiento de carbon habido en él durante el año próximo pasado 1887.

Dios guarde á V. S.

Angel Castello.

Boca del Riachuelo, Abril 27 de 1888.

Señor Comandante en Gefe de la Armada Nacional, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

Me es grato remitir á V. S. los datos del movimiento habido en este buque, durante el año pasado 1887.

Dios guarde á V. S.

Angel Castello.

Durante el año que feneció no ha dejado de hacerse la limpieza que es costumbre, debiendo mencionar, que la falta absoluta de pinturas y lo demás concerniente, impide que el buque esté en las condiciones que hubiera sido de mi agrado.

Por diferentes veces elevé los pedidos referidos, y hasta

Digitized by Google

la fecha, habiendo transcurrido más de 4 años, no he recibido ninguno de los artículos mencionados.

La subordinacion y disciplina de los marineros, á pesar de ser de diferentes nacionalidades, ha sido buena, sin que hubiera necesidad de recurrir á ningun medio violento, para que cumplieran con el deber.

El personal que el actual Presupuesto vigente asigna al buque de mi mando, es enteramente exiguo para atender debidamente á las exigencias del puesto á que está sujeto este buque; pues, hay momentos de trabajo extraordinario. Empero, si el sueldo sumamente reducido de 13 $ m/n. mensual que asigna el Presupuesto actual á cada marinero, fuese el de 18, quizás seria posible hallar hombres aptos para obtener un buen servicio en las duras faenas del carbon, para casos fortuitos y eventualidades que puedan sobrevenir de un momento á otro; de lo contrario, seria conveniente aumentar el personal en 4 ó 6 hombres.

Además, opino, que para el mejor servicio, seria conveniente se agregara en el presupuesto de este buque un pesador del carbon y encargado de la contabilidad del recibo y entrega de dicho combustible, para más exactitud y mayor satisfaccion de la Superioridad.

El movimiento del carbon en el referido año, hallará V. S. en pliego separado; en cuyas elevadas cifras verá elocuentemente la importancia de él, tanto en el recibo, como en la entrega de dicho combustible.

No creo necesario, pues, encarecer á la Superioridad, para que, si juzga razonable atienda á lo que solicito en párrafos anteriores, lo cual dejo al buen criterio de la misma.

El buque se encuentra necesitando reparacion lo más breve posible y cerrar las escotillas, á fin de conjurar el constante é inminente peligro en que se halla toda persona que permanezca en él, de caer á las bodegas (á cuyos fondos existe tan inmensa altura); y en caso de tal desgracia, ocasionaría muerte segura quizás, ó al menos, grave fractura.

Dios guarde á V. S,

Angel Castello.

Digitized by Google

« PONTON

MOVIMIENTO DEL CARBON HABIDO EN EL EXPRESADO, DESDE

DEBE

1887		KILÓGRAMOS	KILÓGRAMOS
Enero 1º	Existencia en la fecha, segun planillas presentadas á la Comisaría General de Marina	—	77441
»	Recibido durante el mes	46786	
Febrero 29	» » »	124241	
Junio 30	» » »	258650	
Julio 31	» » »	306507	
Noviembre 30	» » »	74189	
Diciembre 31	» » »	925811	
			1736184
	Igual kilógramos..		1813625

Digitized by Google

NECOCHEA »

EL 1° DE ENERO DE 1887 HASTA EL 1° DE ENERO DE 1888.

HABER

1887		Kilógramos
Enero 31	Entregado á varios buques de la Armada Nacional, etc., segun planillas presentadas durante el presente mes á la Comisaría General de Marina.....	57150
Febrero 28	Id id id id id	18490
Marzo 31	Id id id id id	115450
Abril 30	Id id id id id	7153
Mayo 31	Id id id id id	38000
Junio 30	Id id id id id	252450
Julio 31	Id id id id id	83025
Agosto 31	Id id id id id	204176
Setiembre 30	Id id id id id	6000
Diciembre 31	Id id id id id ...	96306
	Kilógramos.....	878200
1888	Existencia que pasa al 1° de Enero..	935425
	Igual kilógramos.....	1813625

Boca del Riachuelo, Abril 27 de 1888.

Angel Castello.

Digitized by Google

Digitized by Google

ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO

Digitized by Google

Digitized by Google

ESCUADRILLA NACIONAL «RIO NEGRO»

Patagones, Marzo 12 de 1888.

Señor Comandante General de la Armada, Vice-Almirante Don Mariano Cordero.

En cumplimiento de lo ordenado por V. S. en nota fecha 23 de Febrero próximo pasado, tengo el honor de elevar á esa Comandancia General de la Armada, la memoria anual de la reparticion á mi cargo y correspondiente al año próximo pasado.

En la memoria anterior hacía presente á la Superioridad, los servicios que reportaba la Escuadrilla á la 2ª Division del Ejército, así como tambien á todas las poblaciones de las márgenes del Rio Negro. Me referia entónces al servicio que se atendia con solo el vapor «Rio Limay» por no encontrarse aún los otros vapores en condiciones de desempeñar tales comisiones, debido al mal estado en que se encontraban.

Con tal motivo hablé de las reparaciones que se efectuaban al vapor «Rio Negro» para dejarlo apto para navegar y poderlo establecer en ese servicio aiternando con el «Limay».

Los pocos elementos con que cuentan los talleres de la Escuadrilla, fué causa de que las reparaciones no se terminaran en la época que yo esperaba, es decir, al empezar las crecientes del año 1887, quedando completamente listo á fines de Setiembre y realizando su primer viaje hasta Roca, despues de reparado, en los primeros dias del mes de Noviembre.

Digitized by Google

El servicio regular que se estableció de dos viajes redondos por mes hasta Roca con los vapores, hacia esperar que se podria atender debidamente las necesidades presentes, no solo de la 2ª Division del Ejército, sinó tambien de las poblaciones de ambas márgenes.

Sin embargo, el desarrollo rápido de esta region es causa de que este servicio sea ya insuficiente, palpándose la necesidad de que la Superioridad se preocupe en dotar á la Escuadrilla de un número mayor de vapores, si no se quiere paralizar ese adelanto, pues los pobladores se ven obligados á mandar parte de las cargas con carretas, exponiéndose como es natural á que sus productos sufran averías en un viaje tan lento é inseguro como es el que se hace por tierra.

Hice ver tambien la necesidad qué habia, en que fuera reemplazado el vapor «Teuco», que se construyó para esta Escuadrilla y se destinó despues á la del Bermejo, por otro vapor análogo, y hoy creo ya seria insuficiente el aumento de uno solo para quedar en condiciones ventajosas.

A mi juicio, los vapores con que debe dotarse la Escuadrilla, deben ser con algunas modificaciones, del mismo tipo y dimensiones que el «Teuco» que ofrece algunas comodidades y tiene sus hornos construidos para emplear el carbon como combustible, pues la leña es tan escasa en las costas del rio, que su empleo puede considerarse como una de las grandes dificultades con que se tropieza en esta navegacion.

Anteriormente, los viajes que efectuaban los vapores durante el año eran muy pocos, de manera que siempre se encontraba en las proximidades del rio la leña suficiente para la navegacion y era traida á bordo fácilmente por los mismos marineros de los vapores. Ahora, con la frecuencia delos viajes se ha concluido la leña, y solo se encuentra á una distancia considerable de la costa, por lo cual es necesario comprarla á los mismos pobladores, que se encargan de cortarla en trozos y conducirla hasta la orilla del rio, á fin de no inutilizar las tripulaciones de los vapores con una faena tan fatigosa como esa.

Digitized by Google

Esto, como es natural, es oneroso para el Gobierno, puesto que la leña es más cara que el carbon á igualdad de rendimiento. La leña cortada en trozos y puesta en la costa del rio se adquiere á diez centavos moneda nacional la arroba, de manera que la tonelada cuesta ocho pesos; la tonelada de carbon equivale en rendimiento próximamente á 3 1/2 toneladas de leña, lo que da un valor de 28 pesos para elequivalente de una tonelada de carbon que se obtiene en este punto por 24 pesos moneda nacional, incluso el flete y cambio del oro.

La leña á que me refiero es la llamada chañar y piquillin, que es la más fuerte que se encuentra aquí y la que se emplea en los vapores, habiendo comprobado la experiencia el rendimiento que le asigno.

Podria tambien emplearse el sauce para el consumo de las máquinas, pero su poca consistencia lo hace inadecuado para el objeto, por obtenerse con ella escasísimo rendimiento. Ha sucedido en diversas ocasiones que se ha empleado la leña de sauce, que se ha estado cortando leña seis ú ocho horas consecutivas, embarazándose con su mucha cantidad la cubierta y toldilla, y alcanzar solamente para tres ó cuatro horas de navegacion, de manera que la poca utilidad que reportaba no compensaba el inmenso trabajo de obtenerla.

Los viajes frecuentes que hacen hasta Roca los vapores, han contribuido, como es natural, á aumentar el conocimiento del rio que tenian los prácticos y á familiarizar á los oficiales comandantes de los vapores con esta dificultosa navegacion. Solo así se explica que los vapores puedan navegar ahora sin interrupcion durante nueve meses del año y sin sufrir accidentes de ninguna especie, salvo pequeñas averías que han sufrido al principio en algunos viajes, en las palas de las ruedas, por haber chocado con los raigones, etc.

La experiencia adquirida en estos dos años de navegacion, ha demostrado hasta la evidencia que el Rio Negro seria navegable durante todo el año para vapores iguales

Digitized by Google

á los que tiene actualmente la Escuadrilla y aún para otros de mayor calado, si se pudieran canalizar los muchos pasos ó desplayados que tiene el rio ahora. Esta operacion que seria ilusoria si se tratara de realizar por medio del dragaje, puesto que las avenidas periódicas se encargarian de volver á cerrar completamente los canales que se construyeran, se podria llevar á cabo sin dificultades, con un carácter de bastante permanencia y sin gastos para la Nacion. El medio á emplearse seria el encajonamiento del cauce y hasta cierto punto su rectificacion por medio de plantíos de árboles en ambas orillas, que el Superior Gobierno obligaria á hacer á los mismos pobladores, para evitar que el rio, desviándose de su cance, separara de la costa firme grandes pedazos de tierra.

Al principio estas entradas del rio, son simples canaletas de escasísima profundidad; pero como la corriente de esa masa de agua opera sobre terrenos de aluvion, no pasa mucho tiempo sin que aumente de profundidad, convirtiéndose en verdadera canal y el terreno separado en un isla, que al cabo de los años, por los mismos arrastres del rio sobre su terreno inconsistente, queda reducida á banco. Se ha presentado el caso de separarse al principio de las crecientes, por las causas que dejo apuntadas, una pequeña porcion de tierra, y al final de las mismas crecientes, esto es, en poco más de ocho meses, haber sido ya reducido á banco.

De esta bifurcacion de canales, provienen los desplayados, pues el ensanche del lecho del rio hace disminuir la fuerza de la corriente y no puede mantenerse con la misma profundidad como si estuviera encausado, desde el momento que ha desaparecido en su mayor parte la fuerza que le mantenía libre de los depósitos de arena y cascajo que arrastran las aguas en su curso.

Los árboles que deben plantarse son, el sauce lloron, el álamo, el mimbre y otras plantas que crecen con facilidad en terrenos anegadizos y que echan muchas raíces, á fin de que entrelazándose las de diversos árboles, formen por de-

Digitized by Google

cirlo así, una barrera de fuerza suficiente para resistir á la acción de las aguas. Como he dicho anteriormente, los plantíos en las orillas del rio, es á mi juicio el sistema más adaptable, por lo cual me permito llamar la atencion de la Superioridad sobre este punto de capital importancia.

Viajes de los vapores

Como habrá tenido V. S. oportunidad de ver por los partes mensuales que he elevado, los vapores de la Escuadrilla á mi cargo han efectuado durante el año 1887 siete viajes redondos hasta Roca. A continuacion detallo cada uno de ellos:

1er Viaje — Zarpó el vapor «Limay» del puerto de Patagones con fecha 24 de Junio del año 1887 y llegó á Roca el 5 de Julio; salió de Roca para Patagones el 9 del mismo mes y llegó al puerto el dia 14.

Condujo 19 pasageros de cámara, 24 de proa y 737 @ de carga por cuenta del Superior Gobierno y 24 pasageros de cámara y 6717 @ de carga particular.

El detalle de lo referente á este viaje se consigna en la planillla nº 1 que se adjunta á la memoria.

2º Viaje — El 31 de Agosto zarpó el mismo vapor con destino á Roca y llegó á dicho punto el dia 12 de Setiembre. Emprendió el viaje de regreso con fecha 15 del mismo mes, llegando á Patagones el dia 18.

Condujo 8 pasageros de cámara, 1 de proa y 706 @ de carga por cuenta del Superior Gobierno, y 23 pasageros de cámara, 1 de proa y 5852 @ y 10 lbs. de carga particular.

El detalle de este viage está consignado en la planilla Nº 2 que se adjunta.

3º Viage — El mismo vapor zarpó de Patagones con fecha 28 de Setiembre; llegó á Roca el 7 de Octubre, emprendiendo el regreso con fecha 12 de Octubre y llegó á Patagones el 17 del mismo mes.

Condujo 13 pasajeros de cámara, 116 de proa, y 304 @ 12 1/2 lbs. de carga por cuenta del Gobierno; 29 pasageros

Digitized by Google

de cámara, 4 de proa y 5541 @ 11 lbs. de carga por cuenta particular.

Como en los anteriores, se detalla este viaje en la planilla N° 3.

4° Viaje — Fué efectuado por el vapor «Rio Limay» que salió de Patagones el dia 28 de Octubre y llegó á Roca el dia 6 de Noviembre; el dia 10 de Noviembre emprendió el viaje de regreso, llegando nuevamente á Patagones con fecha 12 del mismo mes.

Condujo 13 pasageros de cámara, 1 de proa y 520 @ de carga oficial; 8 pasages y medio de cámara y de proa y 3657 @ 3 1/2 lbs. de carga particular.

Los detalles de este viage se consignan en la planilla N° 4.

5° Viage — Este fué el primer viaje que realizó el vapor «Rio Negro» saliendo de Patagones el 14 de Noviembre y llegó á Roca con fecha 25 del mismo mes; el dia 30 emprendió el viage de regreso y entró á Patagones el dia 3 de Diciembre.

Condujo 14 pasageros de cámara, 6 de proa y 95 @ de carga oficial.

Como puede decirse que este viage era de prueba, no se quiso admitir pasageros particulares y sí tan solo 1365 @ 10 1/2 lbs. de carga del comercio. Sus detalles se consignan en la planilla N° 5.

6° Viage — Este viage fué hecho por el vapor « Rio Limay», que salió de Patagones el 28 de Noviembre y llegó á Roca el 6 de Diciembre. Con fecha 14 emprendió el viage de regreso y entró al puerto el dia 17 del mismo mes.

Condujo 19 pasageros de cámara, 65 de proa y 165 @ de carga por cuenta del Superior Gobierno, y 27 pasageros de cámara, 2 de proa y 4411 @ 18 lbs. de carga particular.

La planilla N° 6 contiene los datos de este viage.

7° Viage—Este viage, último del año 1887, fué realizado por el vapor « Rio Negro». Salió de Patagones el 14 de Diciembre y llegó á Roca con fecha 25. El viage de regreso lo

Digitized by Google

emprendió con fecha 28 de Diciembre y llegó á Patagones el dia 2 de Enero de 1888.

Condujo por cuenta del Gobierno 13 pasageros de cámara, 11 de proa y 124 @ de carga. Por cuenta particular, 4 pasageros de cámara 2 de proa y 1677 @ 12 1/2 lbs. de carga.

La planilla N° 7 consigna los detalles de este último viage.

En resúmen los vapores han conducido en los siete viages redondos hasta Roca que han efectuado, 99 pasageros de cámara, 241 de proa y 2651 1/2 @ de carga por cuenta del Superior Gobierno. Por cuenta de particulares han conducido 115 1/2 pasageros de cámara, 16 de proa y 29,222 @ 14 lbs. de carga. Teniendo en cuenta lo que cobraban las mensajerias por los pasages hasta Roca, Choelechoel, etc., como así mismo los fletes que cobran las carretas, resulta que el Gobierno se ha ahorrado de gastar por los pasageros y carga que han conducido los vapores, la cantidad de nueve mil cuatrocientos veinte y ocho pesos m/n. próximamente, lo que unido al producido de los vapores por pasages y fletes particulares, que asciende este año á cinco mil doscientos treinta y ocho pesos con cuatro centavos m/n., dá un total de catorce mil seiscientos sesenta y seis pesos con cuatro centavos de la misma moneda.

Debe tenerse presente que el año anterior el producto de los pasages y fletes particulares, solo fué de dos mil doscientos cuarenta y siete pesos con noventa y cuatro centavos m/n. y que este año dicho producto ha pasado del doble de dicha cantidad, lo cual es una prueba irrecusable del gran desarrollo que va adquiriendo el comercio y las industrias en la comarca bañada por el Rio Negro.

En cuanto al vapor «Rio Nauquen» debo decir á V. S. que durante la mayor parte del año y en toda la época de las crecientes ha permanecido en la boca del rio á disposicion de la Comision Hidrográfica, único servicio á que se le pudo destinar por el mal estado de su máquina

Actualmente está en el puerto atracado á los talleres, habiéndose empezado á repararlo.

Digitized by Google

Además, los vapores «Limay» y «Rio Negro» han efectuado en los meses de Enero y Febrero de este año otros tres viages; pero como la rendicion de cuentas que elevo á la Contaduría General de la Nacion, debe ser solamente del año 1887, no he querido hacer figurar en esta memoria dichos viages, á fin de que vaya de acuerdo con la rendicion mencionada.

Adjunto tambien á esta memoria un ejemplar de la rendicion de cuentas, del producido de los vapores en su servicio de paquetes; no acompaño los comprobantes respectivos, por haberlos enviado debidamente legalizados á la Contaduría General, como se hizo en el año anterior.

Puedo, sí, decir V. S. que con ese dinero se ha atendido á la conservacion del material flotante de la Escuadrilla, comprándose en esta plaza y en Buenos Aires todos los artículos de consumo, madera, fierro, etc., lo cual viene á explicar el hecho de haberse elevado durante todo el año de 1887 un solo pedido de artículos navales en concepto á seis meses, consistiendo los demás que se han elevado en racionamiento, vestuario y artículos de máquina.

Estudios hidrograficos

Como manifesté á V. S. en la memoria anterior, la Comision Hidrográfica del Rio Negro que presido, empezó su cometido en el año 1886.

En esa época se eligió, midió y niveló una base de cuatro mil doscientos metros en el valle de la márgen derecha del rio á la altura de «Leading Hill» con la idea exclusiva de unir por medio de grandes triángulos la poblacion del Cármen de Patagones con la triangulacion de la embocadura del Rio Negro y dejar además la operacion preparada para poder continuar el trabajo en cualquier momento de barranca á barranca hácia el Oeste de dicho pueblo. Con esta base de cuatro mil doscientos metros, ya se ha dado principio á la triangulacion que ha de seguir hasta Patagones, tambien ha servido para situar al Este de ella varios

Digitized by Google

puntos de estacion, destinados á unir dicha triangulacion con la principal de la costa del mar tomada con la base fundamental de esta parte de trabajo.

Fué á fines de ese mismo año, que la Superioridad resolvió instalar el Faro del Rio Negro en las Barrancas del Sud, designándome para llevar á cabo dicha obra. Tratándose de una obra tan benéfica como esa y tan necesaria para el puerto de Patagones por el movimiento de importancia que ya tiene y su peligrosísima barra, desde los primeros instantes traté de reconcentrar todos los elementos disponibles para la más pronta y feliz realizacion de dicha instalacion, por cuyo motivo fué necesario suspender por algunos meses los estudios hidrográficos que bajo tan buenos auspicios se habian comenzado.

No podia proceder de otra manera por cuanto el personal de los estudios era el único disponible, y estaba tan repartido por las observaciones cronométricas, mareométricas y meteorológicas que habia que hacer simultaneamente, que no permitia hacer una subdivision más que se encargara de la instalacion del faro. Me decidió tambien á suspender los estudios temporalmente, el hecho de ser el faro una obra complementaria de los mismos estudios.

Terminada la obra del faro y entregada al servicio de la navegacion, la Comision Hidrográfica volvió á emprender su tarea interrumpida en Junio del año 1887, pero con muy mala suerte, pues á lo inadecuado de la estacion se unió el ser dicho año excepcional por las densas nieblas y fuertes vientos, como tendrá oportunidad de ver V. S. por las planillas de meteorología que se elevarán en breve juntamente con el plano de la barra é informe correspondiente. Se emplearon los meses de Junio, Julio y Agosto en rectificar las situaciones de las estaciones observadas anteriormente y en extender la red triangular algo más al Norte.

En el siguiente mes de Setiembre se instaló la Comision en el Estacionario de los prácticos á inmediaciones de la

Digitized by Google

embocadura del rio, y puede decirse que recien entónces empezó con provecho su cometido, por cuanto no ha sufrido ninguna interrupcion el trabajo desde entónces, interrupciones que, como es de suponer, son perjudiciales por la pérdida de tiempo que traen consigo á causa de tenerse que rectificar las mismas operaciones que ya se habian dado por terminadas.

Elegido con anterioridad el terreno donde debia tomarse la base fundamental de todo el trabajo, se procedió á su mensura, dándosele una longitud de dos mil trescientos cincuenta metros; esta longitud era la estrictamente necesaria en este caso para que la primera estacion resultase situada con rigurosa exactitud, obedeciendo á los principios establecidos para ello. El terreno en que se midió la base nada deja que desear en cuanto á las condiciones que deben tomarse en consideracion cuando se trata de un asunto tan delicado, pues su eleccion recayó en una playa guadalosa, próxima al mar, de fácil acceso y sumamente plana.

Además su buena posicion en cuanto á la visibilidad, la hace ventajosa en el alto grado, habiendo permitido situar con ella casi directamente todas las estaciones de sondajes y las principales de la triangulacion de primer órden, que son aquellas cuya eleccion requiere mayor cuidado por su importancia para la continuacion del trabajo y donde estriba el éxito final de la operacion. En este sentido, abrigo verdadera confianza en la exactitud de la triangulacion fundamental del trabajo, y la prueba de ello se encontrará en la manera cómo se han terminado los puntos que la forman, habiéndonos servido siempre para todos ellos, de uno de los extremos de la base y de la primera estacion situada desde la misma.

Concluida la triangulacion de primer órden se siguió inmediatamente con la secundaria, fijándose en esta con los mejores ángulos que se pudo obtener, todos aquellos puntos que se juzgaron de visible utilidad.

Por este medio ya se ha tomado hasta el presente unas

Digitized by Google

treinta millas de configuracion, correspondiendo la mitad á la parte alta del terreno ó prominencias bien definidas que se observaron desde el mar, y la otra mitad á la costa del mar y ambas márgenes del rio.

Tal es en resúmen el estado de adelanto de la parte topográfica del trabajo y que creo inoficioso detallarle con datos de altimetria, por cuanto muy pronto tendré la satisfaccion de elevarlos á la superioridad con el informe de la Comision que presido.

La parte concerniente al sondeo de la barra, ha marchado constantemente á la par del trabajo topografico, merced al interés especial que desde un principio le dedicó la Comision por juzgarle de importancia y sumamente dificultosa.

La barra por su estado de agitacion, es con frecuencia inabordable para toda clase de buques, y muchas veces que permite la entrada de estos por su estado regular no es posible cruzarla con embarcaciones menores, únicas que pueden emplearse en el sondeo. De manera que es necesario sondar únicamente cuando la barra está muy tranquila y por consecuencia con vientos regulares y mar llana, circunstancias que garanten la exactitud del sondaje y determinacion de su situacion. Es esta sin duda la parte más dificultosa del trabajo y la que nos ha hecho perder más tiempo, debido á que los pocos dias que se ha podido sondar, relativamente á la duracion del trabajo, era necesario combinar las salidas al mar y las entradas con las horas de las mareas, á fin de aprovechar sus corrientes con las embarcaciones á remo y no exponerse á pasar la noche fuera del puerto.

El sistema empleado para la situacion de los sondajes, es el mismo que se siguió al levantar el plano de la bahía «San Blas», que en la práctica ofrece indiscutibles ventajas sobre los demás, sobre todo, si se opera en parajes como este de mucha corriente con embarcaciones á remo ó á la vela.

Los sondajes medidos hasta ahora, fuera de la barra,

Digitized by Google

pasan de dos mil, sin contar como es natural con aquellos que se han desechado por inspirar poca confianza en cuanto á su exactitud, ya fuera en la escandallada ó en la determinacion de su situacion, ó tambien por resultar situado con ángulos muy agudos ó de malas condiciones.

Para la reduccion de las sondas se tiene ya una serie completísima de observaciones mareomètricas, y digo completísima, porque en los siete meses consecutivos que las tenemos observadas, se han presentado bajamares y pleamares excepcionales.

Desde hace dos años se registran las mareas que se observan diariamente en el puerto, pero únicamente se elevarán planillas de las observadas en la embocadura del rio. Los dias que se ha sondado en la barra, se han observado los mareómetros de cinco en cinco minutos, á fin de reducir los sondajes con la más escrupulosa exactitud.

A pesar de la serie completa de observaciones mareomètricas que ya tenemos, se siguen observando y se registran diariamente con toda minuciosidad, expresando su altura, momentos, velocidad de la corriente è instantes del cambio, porque mi principal deseo es que el trabajo brille solo por su exactitud á fin de que merezca ostentar el sello de confianza de nuestra Oficina Central de Hidrografía.

Las observaciones meteorológicas registradas desde el 1° de Enero de 1887, constan de catorce observaciones diarias, es decir, cada dos horas desde las 4 a. m. hasta las 10 p. m., más las de las 7 h. a. m. y 7 p. m. Los instrumentos que se observan son: barómetro, termómetro unido, termómetro libre, psicrómetro, direccion y fuerza del viento inferior y superior, clase de las nubes y parte cubierta. Se observa tambien el ozonómetro, el vaporímetro y el pluviómetro, como así mismo los meteoros. Los instrumentos que forman el observatorio son de precision, adquiridos en la principal fábrica de Turin y corregidos por el padre Densas, célebre meteorologista italiano.

Digitized by Google

Esta serie completa de observaciones, dará, como es natural, un conocimiento bastante exacto de la climatología de esta parte de la costa Sud.

Finalmente con las observaciones de mareas en la embocadura del rio y en el puerto, obtendremos sus respectivos establecimientos con bastante precision, pues nos hemos servido del telègrafo para la comparacion de las horas de marea.

Faro del Rio Negro

El faro del Rio Negro, cuyos detalles de construccion figuraron en la memoria anterior y que fué librado al servicio de la navegacion con fecha 25 de Mayo de 1887, ha permanecido desde esa época al cargo de de la Escuadrilla, habiendo sido provisto con toda regularidad hasta sus menores necesidades.

Los pedidos de racionamiento y vestuario se ha provisto por los depósitos de la Escuadrilla, así como tambien pinturas, cal y otros artículos necesarios para su buen mantenimiento y conservacion del edificio.

Consideré conveniente proveer tambien á esa reparticion de un palo para señales con su mastelero, verga y guarnimiento respectivos, de un código internacional y del correspondiente juego de banderas; teniendo en cuenta que esta medida sería de mucha utilidad, puesto que se presentan ocasiones en que los barcos que se aproximan á la barra, no pueden por su posicion relativa ver las señales que les hagan los prácticos, pudiendo en tal caso repetirlas el faro.

Además, por la elevacion á que se halla puede su personal ver los barcos que se aproximen, mucho antes que los prácticos y darles por señales, como es natural, el aviso respectivo.

Los beneficios que el faro está reportando son grandísimos, recibiendo constantemente pruebas de ello por el tes-

Digitized by Google

timonio de los capitanes de los vapores y barcos de vela que frecuentan este puerto.

Talleres

Durante el año á que se refiere esta memoria, los talleres de carpintería y herrería de la Escuadrilla han efectuado trabajos de consideracion.

Debo mencionar en primer término, las reparaciones del vapor «Rio Negro», por ser la de mayor duracion é importancia. Las obras han durado varios meses, debido á su importancia y á la escasez de elementos con que contábamos.

Despues de sacarle al casco las planchas que estaban en mal estado, se arreglaron éstas y se colocaron nuevamente, operacion que no dejó de presentar algunas dificultades, porque eran de acero.

Se le reforzó interiormente poniéndole en toda su longitud una sobrequilla de hierro que no tenía, y aumentándole el número de baos en la toldilla. Su máquina, se desmontó totalmente, volviendo á ser colocada y nivelada despues que se le recorrió con prolijidad.

Se cambió toda la cubierta y toldilla, baos de las bodegas, forros interiores de las cámaras y sollados, camarotes, etc., dándosele comodidades que antes no tenia.

Para el comandante del vapor, maquinista, práctico, etc., se han hecho alojamientos en cubierta aprovechando los tambores, de manera que la cámara ha quedado completamente libre y con comodidades para doce personas. A proa tambien se arregló una camareta para doce personas y un sollado para los marineros. Hoy puede decirse que el barco es nuevo, salvo su caldera, que está en muy buen estado, pero que tiene ya algunos años de uso.

Despues de estas reparaciones, se han construido en los talleres una buena lancha para faenas y un bote y dos chalanas para el servicio de los vapores.

Tambien se construyeron tres chalanas para el servicio

Digitized by Google

de la 2ª Division del Ejército con materiales que me fueron entregados por la Comisaria de Guerra de la Division.

Siendo de absoluta necesidad para el Detall de la Escuadrilla que se le proveyera de un buen armario para el archivo, se procedió á su construccion, como así mismo á una casilla para instalar el observatorio meteorológico.

Teniendo en cuenta, que á más de los trabajos que he mencionado, ha sido necesario durante el año atender á la conservacion y buen mantenimiento de todo el material flotante de la Escuadrilla, verá V. S. que trabajo no ha faltado y que constantemente ha estado ocupado el personal.

Depósito

Siempre habia juzgado de imperiosa neeesidad la construccion de un depósito para almacenar el material que posee la Escuadrilla con las comodidades y seguridad necesaria para que no sufriera deterioro, tanto los artículos de consumo y de los talleres como los de repuesto que poséen los vapores y que no pueden mantener á su bordo.

En la anterior memoria hablaba de esta necesidad y expresaba la idea de construirlo á la mayor brevedad; hoy casi se encuentra terminada la obra, siendo de primera calidad todos los materiales que se han empleado en su construccion.

El 1er piso de este depósito tiene 21 m. 15 de largo, 11 m. 50 de ancho y 6 m. 00 de altura, lo cual da un volúmen de 1469,35 metros cúbicos; el 2º piso, que está formado por los techos del primero y de todo el edificio que es de dos aguas, tiene el mismo largo y ancho, y en su parte central mide 4 m. 00 de altura teniendo un volúmen de 486,45 metros cúbicos. Reunidos los volúmenes de los pisos, se obtiene para el depósito en general un volúmen total de 1945,80 metros cúbicos. Para aumentar las comodidades interiores se ha hecho un entrepiso en la parte del fondo,

Digitized by Google

que toma todo el ancho del depósito y la tercera parte de su largo.

Todo el edificio está construido con material cocido y cal de Córdoba, siendo las maderas empleadas, de pino blanco para el piso, puertas y ventanas, de tea para los tirantes y alfajías, y de algarrobo y tea tambien para los marcos de las puertas y ventanas.

Longitudinalmente y en la parte central lleva un tirante de hierro forma doble T para soporte de los tirantes del 2º.piso, descansando él á su vez sobre dos columnas de material.

El piso todo de piedra y el techo de fierro inglès de canaleta descansando sobre una capa de mezcla y otra de madera que va colocada sobre los tirantes de tea. Estas precauciones se han tomado para evitar en lo posible la destruccion que sufren los artículos depositados por efecto de los grandes calores del estío.

Como el depósito está construido sobre la costa, se le hizo delante un malecon que debe terminar en su parte exterior por una muralla, á fin de que puedan atracar los buques á él, pues está la canal sumamente próxima.

Dentro de un mes quedará terminada la obra y entónces se podrá almacenar con toda comodidad, separando las existencias de cada buque, todos los artículos que están actualmente en los depósitos alquilados.

Debo hacer presente á V. S. que esta construccion se ha hecho simplemente con los recursos pecuniarios que asigna á la Escuadrilla el presupuesto vigente.

Sanidad

Confrontando los partes sanitarios del año 1886 con los del año ppdo., se nota un aumento considerable en el número de los enfermos, y en el de las fórmulas que se han despachado por la farmacia de esta reparticion. Este aumento de enfermos en el año 1887, no responde á que la higiene haya sido descuidada, sinó simplemente porque

Digitized by Google

los partes no solo comprenden el personal de la Escuadrilla, sinó tambien á la tripulacion del pailebot «Piedrabuena», que permaneció en este puerto durante todo el año, al personal de la Sub-Prefectura, al del faro del Rio Negro y tambien á los indios auxiliares agregados á los trabajos de la Escuadrilla é instalacion del faro. Igualmente se ha prestado servicio de sanidad á la tripulacion del trasporte «Magallanes» mientras estuvo en el puerto, y á la de los dos buques náufragos «Dunskeig» y «Colorado.»

Hago notar la asistencia que han recibido estas reparticiones, de parte del Cirujano de la Escuadrilla, á fin de evitar apreciaciones erróneas que podrian hacerse por el exámen de los boletines mensuales, pues no guarda relacion, como es de suponer, el número de enfermos con el personal á mis órdenes.

Haciendo un resúmen de dichos boletines se deduce que el número de enfermos ha sido de doscientos treinta y cinco, alcanzando á mil cuarenta y siete el número de fórmulas despachadas. Felizmente todos estos enfermos no han sido de un carácter grave, lo cual explica que durante el año no haya ocurrido defuncion alguna y que las operaciones practicadas sean de Cirugía menor.

Las enfermedades que se han presentado con más frecuencia son: las inflamaciones de los órganos respiratorios y abdominales y los reumatismos, debido á los cambios bruscos de temperatura inherentes al clima de esta localidad.

La asistencia de los enfermos se ha hecho á bordo de los buques respectivos, ó cuando el caso lo requería, en el local de la Comandancia, para proporcionar á los enfermos mayores comodidades.

Al terminar, señor Comandante General, solo me resta recomendar á la consideracion de la Superioridad, al señor 2º Gefe de la Escuadrilla, teniente de fragata D. Hipólito Oliva, por el rol importante que ha desempeñado en el levanta-

Digitized by Google

miento del plano de la barra, y tambien á los alfereoes de navío D. Esteban Fernandez y D. Hortencio Thwaites que le han secundado. Igualmente debo recomendar al alferez de navío D. Daniel Rojas Torres, quien debiendo haber tomado parte en dicho trabajo no pudo hacerlo por las necesidades del servicio, que me obligaron á ponerlo al cargo del Detall de la Escuadrilla, movimiento y administracion de los vapores y en la ejecucion del depósito que se construye, cargo que ha desempeñado con laboriosidad é inteligencia. Merece tambien ser recomendado por su celo y actividad el alferez de fragata D. Luis E. Calderon, quien en el comando del vapor «Limay» ha salvado siempre todas las dificultades de la navegacion de este rio.

En cuanto á los demás oficiales y asimilados, me place decir á V. S. que han sabido cumplir debidamente con sus obligaciones.

Saluda á V. S. con su mayor consideracion.

Martin Rivadavia.

Digitized by Google

ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO

VAPOR «RIO LIMAY»—VIAJE Núm. 1—1887

CONDUJO CARGA POR ORD. SUPERIOR		PASAGES				IMPORTE DE			RACIONES CONSUMIDAS POR LOS PASAGEROS		IMPORTE DE LAS RACIONES	ENTREGADO Á LA CAJA
por c. del Gobierno	*particular*	*Por cuenta del Gobierno*		*Particular*		*Fletes*	*Pasages*	*Total*				
arrobas	arrobas	cámara	proa	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.	$ m|n.	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.
737	6717	19	41	24	—	717 93	350 00	1067 93	247	11	253 60	814 33

OBSERVACIONES

El 24 de Junio de 1887 zarpó el vapor *Rio Limay* con destino á Roca y escalas, llegó á su destino el 5 de Julio; el 9 de Julio zarpó de Roca con destino á Patagones y escalas y arribó á su destino el 14 de Julio de 1887.

Digitized by Google

Detalle general de los pasageros y carga conducida en el viaje

POR CUENTA DEL EXMO. GOBIERNO

DE CÁMARA

4 pasages de Patagones á Roca: 1 comisario pagador de Policia, 3 empleados.
1 pasage de Patagones á Choele-Choel, 1 alférez.
1 — Choele-Choel á Roca, 1 mayor.
13 — Roca á Patagones, 3 comandantes, 2 mayores, 1 capitan, 1 teniente, 1 cadete, comisario pagador de Policía y 4 empleados.

19 pasages.

DE PROA

23 pasages de Patagones á Roca, soldados de caballería.
1 — San Javier á Roca, soldado.
1 — Roca á Patagones, chinitos.
16 — — — 9 soldados y 7 id. rebajados.

41 pasages.

CARGA

49 arrobas de Patagones á Roca.
40 — Caytaco —
648 — Roca á Patagones.

737 arrobas.

PARTICULAR

PASAGES

1	pasage de cámara	de Patagones	á Roca á 24 ps.....	$	24 00
3	—	—	— Conesa á 6 ps.....		18 00
1	—	—	— Castre á ps. 10.....		10 00
1	—	—	— Choele-Choel á 15 ps.		15 00
1	—	—	Choele-Choel á Roca á 9 ps.....		9 00
7	—	—	Roca á Patagones á 24 ps.....		168 00
2	—	—	— Choele-Choel á 9 ps.....		9 00
4	—	—	Choele-Choel á Patagones á 15 ps.		60 00
2	—	—	Castre — á 10 ps.		20 00
2	—	—	Pringles — á 4 ps.		8 00
24	pasages				$ 350 00

CARGA

765	arrobas	de Patagones	á Conesa á 12 cts.....	$	91 80
42	—	—	Castre á 18 cts.....		7 56
721 1|2	—	—	Choele-Choel á 25 cts...		180 38
77	—	—	Roca á 40 cts.....		30 80
43	—	San Javier	á Pringles á 4 cts.....		1 72
293	—	Conesa	á Chichinal á 23 cts.....		67 39
79	—	Choele-Choel	á Chimpay á 5 cts.....		3 95
128	—	Roca	á Chichinal á 2 1|2 cts.		3 20
82 1|2	—	Chichinal	á Choele-Choel á 5 cts.....		4 13
482	—	—	Patagones á 18 cts.....		86 76
2008	—	Conesa	á Viedma á 6 cts.....		120 48
1996	—	—	Patagones á 6 cts.....		119 76
6717	arrobas				$ 717 93

Total..... $ 1067 93

Digitized by Google

ESTADO QUE MANIFIESTA EL CONSUMO DE RACIONES HECHO POR LOS PASAGEROS

MES	DIA	PASAGEROS		RACIONES	
		CÁMARA	PROA	CÁMARA	PROA
1887					
Junio	24	12	1	12	1
»	25	12	1	12	1
»	26	12	1	12	1
»	27	12	1	12	1
»	28	9	1	9	1
»	29	8	1	8	1
»	30	8	1	8	1
Julio	1	8	1	8	1
»	2	8	1	8	1
»	3	8	1	8	1
»	4	8	1	8	1
»	5	—	—	—	—
»	6	—	—	—	—
»	7	—	—	—	—
»	8	4	—	4	—
»	9	17	—	17	—
»	10	21	—	21	—
»	11	24	—	24	—
»	12	24	—	24	—
»	13	26	—	26	—
»	14	26	—	26	—
				247	11

Los demás pasageros de proa trajeron su racionamiento á bordo.

Importe de 247 raciones de cámara á 1.00 $ m|n cada una..... 247 00
— 11 — de proa 0.60 — — — 6 60

— total del racionamiento..... ..... 253 60
Producido por pasages y fletes..... ..... 1067 93

Entregado á la caja..... 814 33

Patagones, 15 de Julio 1887.

Arturo Durañona, Comisario.

Intervine—*Luis F. Calderon.*

Conforme,

Vº Bº M. Rivadavia.

H. Oliva.

Digitized by Google

ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO

VAPOR «RIO LIMAY»—VIAJE Núm. 2—1887

CONDUJO CARGA POR ORD. SUPERIOR		PASAGES				IMPORTE DE			RACIONES CONSUMIDAS POR LOS PASAGEROS		IMPORTE DE LAS RACIONES	ENTREGADO Á LA CAJA
por c. del Gobierno	*particular*	*Por cuenta del Gobierno*		*Particular*		*Fletes*	*Pasages*	*Total*				
arrobas	arrobas	cámara	proa	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.	$ m|n.	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.
706	5852 lb.10	8	1	23	1	1087 57	253 00	1340 57	210	52	241 20	1099 37

OBSERVACIONES

El 31 de Agosto de 1887 zarpó el vapor *Rió Limay* con destino á Roca y escalas, llegó á sú destino el 12 de Setiembre; el 15 de Setiembre zarpó de Roca con destino á Patagones y escalas y llegó á este puerto el 18 de Setiembre de 1887.

Digitized by Google

Detalle general de los pasageros y carga conducida en el viaje

POR CUENTA DEL EXMO. GOBIERNO

DE CÁMARA

7 pasages de Patagones á Roca: Juez Letrado del Neuquen, Inspector del canal, Ingeniero de la Gobernacion, 1 capitan, 1 teniente, 1 alférez, 1 cadete.
1 pasage de Patagones á Pringles, 1 comisario de policía.

8 pasages

DE PROA

1 pasage de Patagones á Roca, soldado.

CARGA

413 arrobas de Patagones á Roca.
42 — — Chichinal.
231 — — Chimpay.
20 — Roca á Patagones.

706 arrobas

PARTICULAR

PASAGES

2	pasages de cámara	de Patagones	á Roca á 24 ps.....	$ 48	00
2	—	—	— Choele-Choel á 15 ps.	30	00
2	—	—	— Conesa á 6 ps.....	12	00
3	—	—	— Pringles á 4 ps.....	12	00
2	—	—	Roca á Patagones á 24 ps.....	48	00
1	—	—	— Choele-Choel á 9 ps.....	9	00
3	—	—	Choele-Choel á Patagones á 15 p.	45	00
1	—	—	Castre á Patagones á 10 ps.....	10	00
4	—	—	Conesa — á 6 ps.....	24	00
1	—	—	— á Pringles á 4 ps.....	4	00
2	—	—	Pringles á Patagones á 4 ps....	8	00

23 pasages

1	pasage de proa	de Patagones	á Conesa á 3 ps.....	3	00

1 pasage $ 253 00

CARGA

1395 @ 9 1|2 lb.	de	Patagones	á Roca á 40 cts.....	$ 558	16
318 —		Chichinal	á Patagones á 17 1|2 cts....	55	65
42 — 12 lb.		Castre	— á 9 cts.....	3	83
2323 —		Conesa	— á 6 cts.....	139	38
87 —		Patagones	á Chimpay á 30 cts.....	26	10
499 — 12 1|2 lb.		—	Choele-Choel á 25 cts.....	124	88
10 —		—	Negro Muerto á 18 cts...	1	80
193 —		—	Tragua-Tragua á 18 cts..	34	74
40 —		—	Castre á 18 cts.....	7	20
380 —		—	Cabeza de Buey á 12 cts.	45	60
359 —		—	Conesa á 12 cts.....	43	08
205 —		Conesa	á Chichinal á 23 cts.....	47	15
5852 @ 10 lb.				$ 1087	57
			Total.....	$ 1340	57

Digitized by Google

ESTADO QUE MANIFIESTA EL CONSUMO DE RACIONES HECHO POR LOS PASAGEROS

MES	DIA	PASAGEROS		RACIONES	
		CÁMARA	PROA	CÁMARA	PROA
1887					
Agosto	31	17	4	17	4
Setiembre	1	17	4	17	4
»	2	13	4	13	4
»	3	11	3	11	3
»	4	11	1	11	1
»	5	11	1	11	1
»	6	11	1	11	1
»	7	13	1	13	1
»	8	11	1	11	1
»	9	11	1	11	1
»	10	11	1	11	1
»	11	11	1	11	1
»	12	11	1	11	1
»	13	—	—	—	—
»	14	—	—	—	—
»	15	10	7	10	7
»	16	9	7	9	7
»	17	13	7	13	7
»	18	19	7	19	7
				210	52

Importe de 210 raciones de cámara á $ mjn 1.00 cada una..... 210 00
— 52 — de proa — 0.60 — — 31 20

— total del racionamiento..... 241 20
Producido por pasages y fletes..... 1340 57

Entregado á la caja..... 1099 37

Patagones, 19 de Setiembre de 1887.

Arturo Durañona, Comisario.

Intervine—*Luis E Calderon.*

Conforme,

Vº Bº M. Rivadavia,

H. Oliva.

Digitized by Google

ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO

VAPOR «RIO LIMAY»—VIAJE Núm. 3—1887

CONDUJO CARGA POR ORD. SUPERIOR		PASAGES				IMPORTE DE			RACIONES CONSUMIDAS POR LOS PASAGEROS		IMFORTE DE LAS RACIONES	ENTREGADO Á LA CAJA
por c. del Gobierno	*particular*	*Por cuenta del Gobierno*		*Particular*		*Fletes*	*Pasages*	*Total*				
arrobas	arrobas	cámara	proa	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.	$ m|n.	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.
304 1|2	554 lb. 11	13	116	29	4	1046 45	418 00	1464 45	192 1|2	114	260 90	1203 55

OBSERVACIONES

El 28 de Setiembre de 1887 zarpó de Patagones el vapor *Rio Limay* para Roca y escalas y llegó á dicho punto con fecha 7 de Octubre; el 12 de Octubre emprendió el viaje de regreso zarpando de Roca aguas abajo y llegó á Patagones el 17 de Octubre, despues de haber hecho escala en los puntos del tránsito.

Digitized by Google

Detalle general de los pasages y carga conducidos en el viaje

POR CUENTA DEL EXMO. GOBIERNO

DE CÁMARA

3 pasages de Patagones á Roca: 1 Gefe Político, 1 comisario de policía, 1 telegrafista.
1 — — á Chichinal, empleado.
1 — — á Conesa, 1 mayor.
1 — — á Negro Muerto, 1 telegrafista.
1 — Pringles á Chichinal, 1 comisario de policía.
3 — Roca á Patagones, 1 Gefe Político, 2 t nientes.
1 — Choele-Choel a Patagones, 1 alférez.
1 — Negro Muerto — 1 telegrafista.
1 — Conesa — secretario del Juzgado de Conesa.

13 pasages

DE PROA

2 pasages de Patagones á Roca, 2 gendarmes.
4 — — Chichinal, 1 —
1 — — Pringles, 1 —
1 — — Negro Muerto, 1 inmigrante.
1 — — Conesa, 1 soldado.
1 — Conesa á Roca, 1 gendarme.
3 — Roca á Patagoues, 1 cabo rebajado, 2 mujeres.
103 — Chichinal á Patagones, 19 hombres de lanza, 46 chinas y 38 chinitos.

116 pasages.

CARGA

235 1|2 arrobas de Patagones á Roca.
69 — — Caytaco.

304 1|2 arrobas.

PARTICULAR

PASAGES

4 pasages de cámara de Patagones á Roca á 24 ps.....			$	96 00
1 — — — Choele-Choel á 15.				15 00
3 — — — Conesa á 6 ps.....				18 00
1 — — — Pringles á 4 ps...				4 00
1 — — San Javier á Choele-Choel á 13.				13 00
1 — — Choele-Choel á Roca á 9 ps....				9 00
2 1|2 — Roca á Patagones á 24 ps.....				60 00
4 — — — — 24 ps.....				96 00
1 — — Choele-Choel á Patagones á 15.				15 00
3 — — Conesa á Patagones á 6 ps....				18 00
1 1|2 — — — á 6 ps....				9 00
1 — — — Pringles á 4 ps.....				4 00
5 — — Pringles á Patagones á 4 ps...				20 00
29 pasag s.				
3 pasages de proa de Roca á Patagones á 13 ps.....				39 00
1 — — Pringles — á 2 ps.....				2 00
4 pasages.				$ 418 00

CARGA

1197 arrobas de Patagones á Roca á 40 cts.....	$	478 80	
1197 arobas. Al frente.....	$	478 80	418 00

Digitized by Google

1197	arrobas.		Del frente.....	$ 478 80	418 00
760	—	de Patagones á	Choele-Choel á 25 cts.....	190 00	
203	—	—	Castre á 18 cts.....	36 54	
123	—	—	Negro Muerto á 18 cts.....	22 14	
86	—	—	Chicori á 14 cts.....	12 04	
1098	—	—	Conesa á 12 cts.....	131 76	
60	—	Roca á	Patagones á 20 cts.....	12 00	
313	—	Chichinal	— á 17 1|2 cts.....	54 78	
143	—	11 lb. de	Castre á Patagones á 9 cts.....	12 91	
1558	—	Conesa á	Patagones á 6 cts.....	93 48	
	1 carnero de		Choele-Choel á Roca.....	2 00	
5541	@ 11 lb.				$ 1046 45
			Total..... ...		$ 1464 45

ESTADO QUE MANIFIESTA EL CONSUMO DE RACIONES HECHO POR LOS PASAGEROS

MES	DIA	PASAGEROS		RACIONES	
		CÁMARA	PROA	CÁMARA	PROA
1887					
Setiembre	28	15	9	15	9
»	29	16	8	16	8
»	30	16	8	16	8
Octubre	1	12	8	12	8
»	2	12	8	12	8
»	3	11	7	11	7
»	4	11	7	11	7
»	5	10	7	10	7
»	6	10	7	10	7
»	7	9	3	9	3
»	8	—	—	—	—
»	9	—	—	—	—
»	10	—	—	—	—
»	11	—	—	—	—
»	12	9 1|2	7	9 1|2	7
»	13	9 1|2	7	9 1|2	7
»	14	9 1|2	7	9 1|2	7
»	15	11 1|2	7	11 1|2	7
»	16	11 1|2	7	11 1|2	7
»	17	19	7	19	7
				192 1	2	114

Importe de	192 1|2	raciones de cámara á	1.00 $ m|n cada una....	192 50
—	114	— de proa	0.60 — — —	68 40
— total del racionamiento.....				260 90
Producido por pasages y fletes.....				1464 45
Entregado á la caja.....				1203 55

Patagones, 18 de Octubre de 1887.

Intervine— *Luis E. Calderon.* *Arturo Durañona*, comisario.

Vº Bº

Martin Rivadavia.

Conforme,

H. Oliva.

Digitized by Google

ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO

VAPOR «RIO LIMAY»—VIAJE Núm. 4—1887

CONDUJO CARGA POR ORD. SUPERIOR		PASAGES				IMPORTE DE			RACIONES CONSUMIDAS POR LOS PASAGEROS		IMPORTE DE LAS RACIONES	ENTREGADO Á LA CAJA
por c. del Gobierno	*particular*	*Por cuenta del Gobierno*		*Particular*		*Fletes*	*Pasages*	*Total*				
arrobas	arrobas	cámara	proa	cámara	proa	$ mln.	$ mln.	$ mln.	cámara	proa	$ mln.	$ mln.
520	3657 lb. 2 1|2	13	1	8 1|2	7	848 30	153 00	1001 30	85	23	98 80	902 50

OBSERVACIONES

El 28 de Octubre de 1887, zarpó de Patagones el vapor *Río Limay* para Roca y escalas, llegó á dicho punto con fecha 6 de Noviembre. El 10 de Noviembre emprendió el viaje de regreso zarpando de Roca aguas abajo y llegó á Patagones el 12 de Noviembre despues de haber hecho escala en los puntos del tránsito.

Digitized by Google

Detalle general de los pasages y carga conducida en el viaje

POR CUENTA DEL EXMO. GOBIERNO

DE CÁMARA

2 pasages de Patagones á Roca, inspector y 1 telegrafista.
2 — — Choele-Choel, 1 telegrafista, 1 preceptor.
1 — Conesa á Chichinal, Juez de Paz de Conesa.
5 — Roca á Patagones, 1 inspector, 1 telegrafista, 1 teniente, 2 cadetes.
1 — Chichinal á Conesa, Juez de Paz de Conesa.
2 — Choele-Choel á Patagones, 1 telegrafista, 1 preceptor.

13 pasages.

DE PROA

1 pasage de Roca á Patagones, 1 soldado.

CARGA

240 arrobas de Patagones á Roca.
280 — — Choele-Choel.

520 arrobas.

PARTICULAR

PASAGES

1 pasage de cámara de	Patagones	á	Pringles á 4 ps.....	$ 4 00
1 —	—	—	Conesa á 6 ps.....	6 00
1 —	—	—	Roca á 24 ps.....	24 00
1 —	—	—	Conesa á 6 ps..	6 00
1 —	—	Pringles	á Roca á 20 ps.....	20 00
2 —	—	Choele-Choel	á Patagones á 15 ps.	30 00
1 1|2	—	Pringles	á Patagones á 4 ps.....	6 00

8 1|2 pasages.

1 pasage de proa de	Patagones	á	Pringles á 2 ps.....	2 00
1 —	—	—	Choele-Choel á 8 ps.....	8 00
3 —	—	Roca	á Patagones á 13 ps...	39 00
2 —	—	Conesa	— á 4 ps.....	8 00
7 pasages.				$ 153 00

CARGA

1008 @ 20 lb. de	Patagones	á	Roca á 40 cts.....	$ 403 52
324 — 20 —	—		Chichinal á 35 cts.....	113 68
406 —	—		Choele-Choel á 25 cts.	101 50
570 — 12 1|2	—		Castre á 13 cts.....	102 69
547 —	—		Conesa á 12 cts.....	65 64
305 —	—		Pringles á 8 cts.....	24 40
1 carnero	—		—	6 00
39 —	Castre	á	Patagones á 9 cts.....	3 51
456 —	Conesa	—	á 6 cts.....	27 36
3657 @ 2 1/2 lb.				$ 848 3
				$ 1001 50

Digitized by Google

ESTADO QUE MANIFIESTA EL CONSUMO DE RACIONES HECHO POR LOS PASAGEROS

MES	DIA	PASAGEROS		RACIONES	
		CÁMARA	PROA	CÁMARA	PROA
1887					
Octubre	28	8	2	8	2
»	29	8	2	8	2
»	30	8	1	8	1
»	31	9	1	9	1
Noviembre	1	7	1	7	1
»	2	7	1	7	1
»	3	5	—	5	—
»	4	5	—	5	—
»	5	4	—	4	—
»	6	—	—	—	—
»	7	—	—	—	—
»	8	—	—	—	—
»	9	3	2	3	2
»	10	6	4	6	4
»	11	8	4	8	4
»	12	7	5	7	5
				85	23

Importe de 85 raciones de cámara á $ m|n 1.00 cada una..... 85 00
— 23 — de proa — 0.60 — — 13 80

— total del racionamiento..... 98 80
Producido por pasages y fletes..... ..... 1001 30

Entregado á la caja..... .... 902 50

Patagones, 14 de Noviembre de 1887.

Arturo Durañona, comisario.

Intervine—*Luis E. Calderon.* Conforme,

Vº Bº M. Rivadavia. H. Oliva.

Digitized by Google

ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO

VAPOR «RIO NEGRO»—VIAJE Núm. 5—1887

CONDUJO CARGA POR ORD. SUPERIOR		PASAGES				IMPORTE DE			RACIONES CONSUMIDAS POR LOS PASAGEROS		IMPORTE DE LAS RACIONES	ENTREGADO Á LA CAJA
por c. del Gobierno	*particular*	*Por cuenta del Gobierno*		*Particular*		*Fletes*	*Pasages*	*Total*				
arrobas	arrobas	cámara	proa	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.	$ m|n.	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.
95	1365 lb. 10 1|2	14	6	—	—	249 92	—	249 92	102	16	111 60	138 32

OBSERVACIONES

El 14 de Noviembre de 1887 zarpó de Patagones el vapor *Rio Negro* para Roca y escalas, llegó á dicho punto con fecha 25 de Noviembre; el 30 de Noviembre emprendió el viaje de regreso zarpando de Roca aguas abajo y llegó á Patagones el 3 de Diciembre despues de haber hecho escala en los puntos del tránsito.

Digitized by Google

Detalle general de los pasageros y carga conducida en el viaje

POR CUENTA DEL EXMO. GOBIERNO

DE CÁMARA

7 pasages de Patagones á Roca: 1 telegrafista, 1 capitan, 1 teniente 2°, 1 Sub-prefecto, 1 alférez, 1 sargento distinguido.
1 — Roca á Choele-Choel, 1 telegrafista.
5 — — Patagones: 1 alférez, 1 teniente 1°, Sub-prefecto, 1 farmacéutico, 1 ingeniero nacional.
1 — Pringles á Patagones, ingeniero de la Gobernacion.

14 pasages.

DE PROA

6 pasages de Roca á Patagones, soldados, sargento de policía y presos.

6 pasages.

CARGA

3 arrobas de Patagones á Pringles.
12 — — Negro Muerto.
15 — — Choele-Choel.
65 — — Roca.

95 arrobas.

PARTICULAR

CARGA

455	arrobas de Patagones á Carmen á 12 cts.		$	54 60
252	—	— Valcheta á 18 cts.		45 36
73	12	— Castre á 18 cts.		13 50
23	16	— Choele-Choel á 25 cts.		5 90
274	17	— Roca á 40 cts.		109 87
13	—	Choele-Choel á Roca á 17 cts.		1 95
20	—	Carmen á Patagones á 17 1/2 cts.		3 50
252	—	Carmen — á 6 cts.		15 12
1365	arrobas á 12 cts.		$	249 92

Digitized by Google

ESTADO QUE MANIFIESTA EL CONSUMO DE RACIONES HECHO POR LOS PASAGEROS

MES	DIA	PASAGEROS		RACIONES	
		CÁMARA	PROA	CÁMARA	PROA
1887					
Noviembre	14	7	—	7	
»	15	7	—	7	—
»	16	7	—	7	—
»	17	7	—	7	—
»	18	7	—	7	—
»	19	7	—	7	—
»	20	7	—	7	—
»	21	7	—	7	—
»	22	7	—	7	—
»	23	7	—	7	—
»	24	7	—	7	—
»	25	7	—	7	—
»	26	—	—	7	—
»	27	—	—	—	—
»	28	—	—	—	—
»	29	1	—	—	—
»	30	6	6	1	—
Diciembre	1	5	5	6	6
»	2	6	5	5	5
»	3	—	—	6	5
				102	16

Importe de 102 raciones de cámara á $ m|n 1.00 cada una..... 102 00
— 16 — de proa — 0.60 — — 9 60

— total del racionamiento..... 111 60
Producido por pasages y fletes..... 249 92

Entregado á la caja..... 138 32

Patagones, 3 de Diciembre de 1887.

Adolfo Rivera, Comisario.

Intervine—*Francisco Fourmartin.*

Conforme,

Vº Bº M. Rivadavia, H. Oliva.

Digitized by Google

Digitized by Google

Detalle general de los pasageros y carga conducida en el viaje

POR CUENTA DEL EXMO. GOBIERNO

DE CÁMARA

1 pasage de Patagones á Choele-Choel: 1 capitan.
6 — — Roca: 2 capitanes, 4 cadetes.
8 — Roca á Patagones: 1 capitan y Juez Letrado del Neuquen con familia.
1 — Choele-Choel á Patagones, 1 coronel.
2 — — — 1 telegrafista y 1 teniente.

19 pasages

DE PROA

24 pasages de Patagones á Choele-Choel, soldados.
8 — — Roca, soldados.
31 — Roca á Patagones, soldados y presidarios.
1 — — — asistente.
1 — Choele-Choel á Patagones, asistente.

65 pasages

CARGA

87 arrobas de Patagones á Choele-Choel.
36 — — Roca.
42 — Choele-Choel á Patagones.

165 arrobas

PARTICULAR

PASAGES

3 1|2 pasages de cámara de Patagones á Choele-Choel á 15		52 50	
4 1|2 — — — Pringles á 4 ps...		18 00	
2 1|2 — — — Conesa á 6 ps.....		15 00	
2 — — Choele-Choel á Roca á 9 ps...		18 00	
4 — — Roca á Patagones á 24 ps.....		96 00	
3 — — Choele-Choel á Patagones á 15		45 00	
1 — — Castre á Patagones á 10 ps...		10 00	
6 1|2 — — Pringles á Patagones á 4 ps..		26 00	
27 pasages			
1 pasage de proa de Roca á Patagones á 13 ps.....		13 00	
1 — — Conesa — á 4 ps.....		4 00	
2 pasages			$ 297 50

CARGA

117 @	de Patagones á Pringles á 8 cts.....	$ 9 36	
1232 —	— Conesa á 12 cts.....	147 84	
224 —	Viedma — á 12 cts.....	26 80	
266 — 1|2 lb.	Patagones á Castre á 18 cts.....	47 97	
122 —	— Choele-Choel á 25 cts.....	30 50	
437 — 6 lb.	— Roca á 40 cts.....	174 90	
144 —	Roca á Patagones á 28 cts.....	28 80	
327 1|2	Choele-Choel á Patagones á 12 1|2 cts..	40 94	
251 1|2	Castre — á 9 cs.....	22 64	
477	Conesa — á 6 cts.....	28 62	
111 —	Colonia Frias — á 5 cts.....	5 55	
509 —	Pringles — á 4 cts.....	20 36	
193 —	Patagones á Choele-Choel...	48 25	
4411 @ 18 lb.			$ 632 61
	Total...		$ 930 11

Digitized by Google

Digitized by Google

ESCUADRILLA DEL RIO NEGRO

VAPOR «RIO NEGRO»—VIAJE Núm. 7—1887

CONDUJO CARGA POR ORD. SUPERIOR		PASAGES				IMPORTE DE			RACIONES CONSUMIDAS POR LOS PASAGEROS		IMPORTE DE LAS RACIONES	ENTREGADO Á LA CAJA
por c. del Gobierno	*particular*	*Por cuenta del Gobierno*		*Particular*		*Fletes*	*Pasages*	*Total*				
arrobas	arrobas	cámara	proa	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.	$ m|n.	cámara	proa	$ m|n.	$ m|n.
124	1677 1	2	13	11	4	2	421 66	82	503 66	88	119	159 40	344 26

OBSERVACIONES

El 14 de Diciembre de 1887 zarpó de Patagones el vapor *Rio Negro* para Roca y escalas, llegó á dicho punto con fecha 25 de Diciembre; el 28 de Diciembre emprendió el viaje de regreso zarpando de Roca aguas abajo y llegó á Patagones el 2 de Enero de 1888 despues de haber hecho escala en los puntos del tránsito.

Digitized by Google

Detalle general de los pasages y carga conducida en el viaje

POR CUENTA DEL EXMO. GOBIERNO

DE CÁMARA

1 pasages de Patagones á Pringles, 1 comisario de policia.
1 — — Conesa, 1 comisario de policia.
2 — — Roca, 1 gefe de policia, 1 ingeniero nacional.
7 — Roca á Patagones, 1 maestro de escuela y familia.
2 — — — 1 gefe de policia, 1 ingeniero nacional.

13 pasages.

DE PROA

8 pasages de Patagones á Roca, 8 soldados.
3 — Roca á Patagones, 1 soldado, 1 id rebajado y 1 asistente.

11 pasages.

CARGA

2 arrobas de Patagones á Choele-Choel.
102 — — Roca.
20 — Choele-Choel á Patagones.

124 arrobas.

PARTICULAR

PASAGES

2 pasages de cámara de Roca á Patagones á 24 ps.....	$ 48 00	
1 — — Chichinal á Conesa á 9 ps.....	9 00	
1 — — Pringles á Patagones á 4 ps.....	4 00	
4 pasages.		
1 pasage de proa de Roca á Patagones á 13 ps.	13 00	
1 — — Choele-Choel á Patagones á 8 ps.....	8 00	
2 pasages.		$ 82 60

CARGA

108 3	de Patagones á Conesa á 12 cts.....	$ 12 96	
46 —	— Castre á 18 cts	8 28	
38 —	— Negro Muerto á 38 cts.....	6 84	
310 —	— Choele-Choel á 25 cts.	77 50	
69 —	— Chichinales á 35 cts.....	24 15	
570 —	— Roca a 40 cts.....	228 00	
20 —	Roca á Patagones á 20 cts...	4 00	
32 —	Choele-Choel á Chichinal á 10 cts.	3 20	
162 —	Chichinal á Patagones á 17 1|2 cts.....	28 35	
40 —	— Conesa á 7 1|2 cts..	3 00	
282 1|2	Castre á Patagones á 9 cts.....	25 38	
1677 1|2		$ 421 66	
	Total..... ...		$ 503 66

Digitized by Google

ESTADO QUE MANIFIESTA EL CONSUMO DE RACIONES HECHO POR LOS PASAGEROS

MES	DIA	PASAGEROS		RACIONES	
		CÁMARA	PROA	CÁMARA	PROA
1887					
Diciembre	14	4	8	4	8
»	15	4	8	4	8
»	16	3	8	3	8
»	17	3	8	3	8
»	18	2	8	2	8
»	19	2	8	2	8
»	20	2	8	2	8
»	21	2	8	2	8
»	22	2	8	2	8
»	23	2	8	2	8
»	24	2	8	2	8
»	25	2	8	2	8
»	26	—	—	—	—
»	27	—	—	—	—
»	28	11	4	11	4
»	29	12	4	12	4
»	30	12	5	12	5
»	31	12	5	12	5
Enero—1888	1	11	5	11	5
»	2	—	—	—	—
				88	119

Importe de	88	raciones de cámara á 1.00 $ m|n cada una....	88 00
—	119	— de proa 0.60 — — —	71 40
—		total del racionamiento.....	159 40
Producido por pasages y fletes.....			503 66
		Entregado á la caja.....	344 26

Patagones, 2 de Enero de 1888.

Intervine—*Francisco Fourmartin.* *Adolfo Rivera*, comisario.

Vº Bº
Martin Rivadavia.

Conforme,
H. Oliva.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ESCUADRILLA

ENTRADAS

1887		Pesos m/n
Enero 16	Existencia efectiva en caja, por saldo de la rendicion de cuentas del año anterior.....	100 59
Julio 15	Producido por el vapor «Rio Limay» en su viaje Nº 1, segun Planilla Nº 1.....	814 33
Set'bre 19	roducido por el vapor «Rio Linay» en su viaje PNº 2 segun Planilla Nº 2.....	1099 37
	A la vuelta.....	2014 29

Digitized by Google

DEL RIO NEGRO

SALIDAS

1886		COMPROBANTES	PESOS M/N
Dic'bre 24	á Escribanía Pública Genaro Olivera, Patagones.....	Nº 1	20 00
1887			
Enero 3	á Francisco Francioni, Buenos Aires..	» 2	213 32
» 12	Id id id	» 3	9 60
» 16	á Aguirre, Perollo y Ca.. Patagones...	» 4	85 90
Marzo 15	á De Maria y Mazzini, id ...	» 5	12 18
» 23	á Sociedad Anónima, Casa Amarilla, Buenos Aires..	» 6	15 00
» 26	á Arturo Demarchi y Ca., Buenos Aires	» 7	24 80
» »	á Domingo Bagur, Patagones.....	» 8	10 00
Abril 2	á José Delpratd, id	» 9	7 00
» 4	á Galzusta hnos., id	» 10	60 00
» 5	á De Maria á Mazzini, id	» 11	12 19
» 12	á Id id id id	» 12	26 22
» 16	á Antonio Demarchi y Ca.. id	» 13	4 50
Mayo 13	á Sebastian Palau y Ca., Buenos Aires.	» 14	26 50
» 15	á De Maria y Mazzini. Patagones.....	» 15	52 68
» »	á Id id id	» 16	59 33
Junio 2	á H. D. Woodwell, Buenos Aires.....	» 17	8 00
» »	á De Maria y Mazzini, Patagones.....	» 18	37 16
» »	á Mackern y Mac Lean, Buenos Aires.	» 19	19 70
» »	á De Maria y Mazzini, Patagones.....	» 20	31 18
» 6	á Alberto M. Biedma, id	» 21	3 50
» 15	á Francisco Francioni, Buenos Aires..	» 22	9 20
» 23	á B. Bertorello, Patagones.....	» 23	11 10
» 28	á Domingo Martinolich, Conesa.....	» 24	1 00
» 30	á Corti Riva y Ca., Buenos Aires.....	» 25	10 00
» »	á Francisco Francioni, id	» 26	13 30
Julio 1	á De Maria y Mazzini, Patagones.....	» 27	22 44
» »	á Id id id	» 28	17 13
» 3	á Galzusta hnos., id	» 29	60 00
» 14	á De Maria y Mazzini, id	» 30	184 80
» »	á Id id id	» 31	32 03
» 15	á Demaria y Mazzini, id	» 32	25 20
» 16	á Francisco Francioni, Buenos Aires..	» 33	22 00
» »	á Id id id ..	» 34	11 70
» 21	á José Zabala, Patagones.....	» 35	10 00
» 24	á Carmelo R. Boltazzi, id	» 36	16 56
Agosto 1	á De Maria y Mazzini, id	» 37	34 61
» 1	á Id id id	» 38	74 52
» 16	á Municipalidad, id	» 39	2 00
» 19	á Francisco Francioni, Buenos Aires..	» 40	13 44
» »	á Id id id ..	» 41	48 00
» 20	á De Maria y Mazzini, Patagones.....	» 42	32 46
» 25	á Id id id	» 43	119 00
» »	á Arturo Durañona, id	» 44	40 00
	A la vuelta.....		1549 25

Digitized by Google

Digitized by Google

NUACION

1887		COMPRO-BANTES	PESOS M/N
	De la vuelta.....		1549 25
Set'bre 2	á De Maria y Mazzini, Patagones.....	Nº 45	33 60
» »	á Id id id	» 46	19 59
» 10	á Carmelo R. Rotazzi, id	» 47	195 15
» 24	á Luis Galvani, id	» 48	18 00
» 28	á Tito Gazzoni, id	» 49	141 48
» »	á Francisco Francioni, id	» 50	143 50
» »	á Id id id	» 51	11 00
» »	á Id id id	» 52	126 00
» 30	á De Maria y Mazzini, id	» 53	44 20
» »	á Francisco Francioni, Buenos Aires..	» 54	120 75
Octubre 1	á De Maria y Mazzini, Patagones.....	» 55	29 56
» »	á Clemente Lorenzone, Buenos Aires..	» 56	30 00
» 3	á Municipalidad, Patagones.....	» 57	2 00
» 4	á Galzusta hnos., id	» 58	60 00
» 5	á De Maria Mazzini, id	» 59	18 30
» 8	á Domingo Bagur hnos, id.....	» 60	12 00
» »	á Oliva y Schnabl, Buenos Aires.....	» 61	51 00
» »	á Tito Garzoni, Patagones.....	» 62	8 42
» 20	á De Maria y Mazzini, id....	» 63	216 33
» 21	á Carmelo R Bottazzi, id.....	» 64	124 94
» 23	á A. Fuertes, id..	» 65	12 00
» 25	á Viuda de A. Laurant, Buenos Aires..	» 66	218 50
» »	á Arturo Durañona, Buenos Airea....	» 67	40 00
» 28	á Guillermo Martinez, id	» 68	75 00
» 29	á Ernesto York, Patagones.....	» 69	17 40
Nov'bre 1	á De María y Mazzini, id	» 70	78 71
» 3	á Galzusta, hnos., id	» 71	20 00
» 5	á Jacobo Peuser, Buenos Aires.....	» 72	14 00
» 14	á Sociedad Anónima Casa Amarilla. Buenos Aires.....	» 73	45 00
» »	á Domingo Bagur, Patagones.... . ..	» 74	126 00
» 20	á Juan Casalla, id	» 75	54 00
» 21	á M. Carante y Ca., Choele-Choel.....	» 76	9 00
» 22	á Municipalidad, Patagones.....	» 77	1 50
» »	á Gerónimo Alonso, id	» 78	20 00
» 25	á Francisco Gimenez, id	» 79	13 00
» 28	á Librería 7 de Marzo, id	» 80	42 50
» 29	á Honorio Prnce, id	» 81	7 50
Dic'bre 3	á Ernesto York, id	» 82	5 50
» »	á Antonio Demarchi y Ca., id.	» 83	4 35
» »	á Municipalidad, id.....	» 84	2 00
» 5	á Antonio Pozzi, id.....	» 85	52 10
» 15	á De Maria y Mazzini, id.....	» 86	21 76
» »	á Id id id.....	» 87	110 17
» 19	á Bernardo Alvarez, id.....	» 88	21 80
» »	á Id id id..... .	» 89	126 00
» »	á Id id id.....	» 90	86 26
» 25	á Arturo Durañona. id.....	» 91	40 00
» 30	á De Maria y Mazzini, id..... ..	» 92	130 23
» »	á Antonio Pszzi, id....	» 93	48 00
» 31	á Perollo y Helguera, id.....	» 94	28 22
	A la vuelta.....		4426 07

Digitized by Google

CONTI-

1887		Pesos m/n
	Suma de la vuelta.....	4120 34
Dic'bre 3	Producido por el vapor «Rio Negro» en su viaje Nº 5, segun Planilla Nº 5..	138 32
» 18	Producido por el vapor «Rio Linay», en su viaje Nº 6, segun Planilla Nº 5..	735 71
1888		
Enero 2	Producido por el vapor «Rio Negro» en su viaje Nº 7, segun Planilla Nº 7.....	344 26
	Suma $ m/n.....	5338 63

Intervine—*H. Oliva.*

Vº Bº—M. Rivadavia.

Digitized by Google

NUACION

1887		COMPRO-BANTES	PESOS M/N
	De la vuelta.....		4426 07
Dic'bre 31	á Carmelo R. Bottazzi, Patagones . ..	Nº 95	37 17
	á Perollo y Helguera, id	» 96	44 62
	á Id id id	» 97	68 16
	á Id id id	» 98	72 90
	á Id id id	» 99	83 40
	á Id id id	» 100	74 40
1888			
Enero 11	á Municipalidad, id	» 101	2 00
	Existencia efectiva en caja....		529 91
	Suma $ m/n... ..		5838 63

Patagones, 12 de Enero de 1888.

Daniel Rojas Torres.
Oficial del Detall.

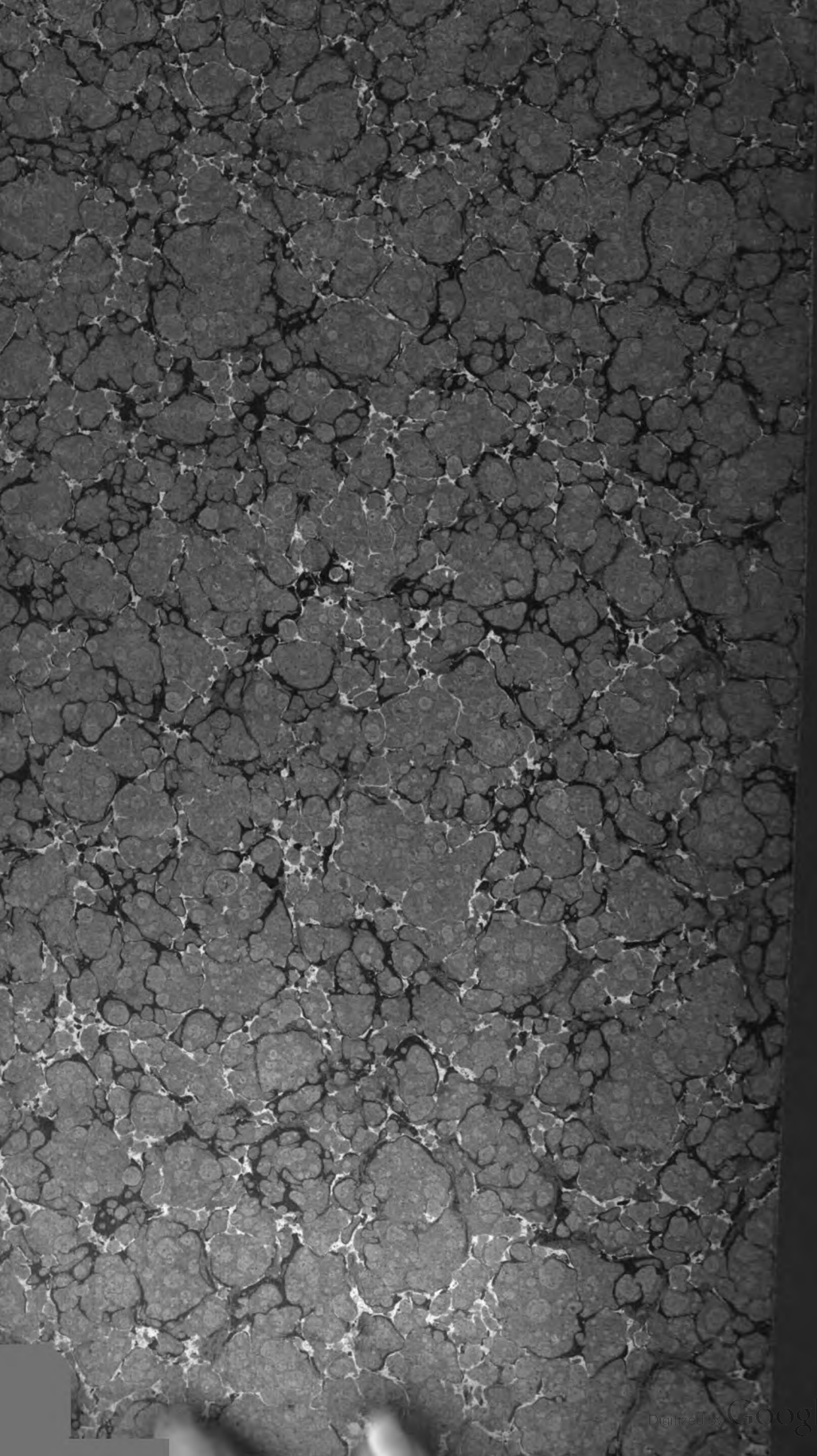
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google


Digitized by Google

QA 613
A33
1887-1888

Stanford University Libraries
3 6105 015 908 846

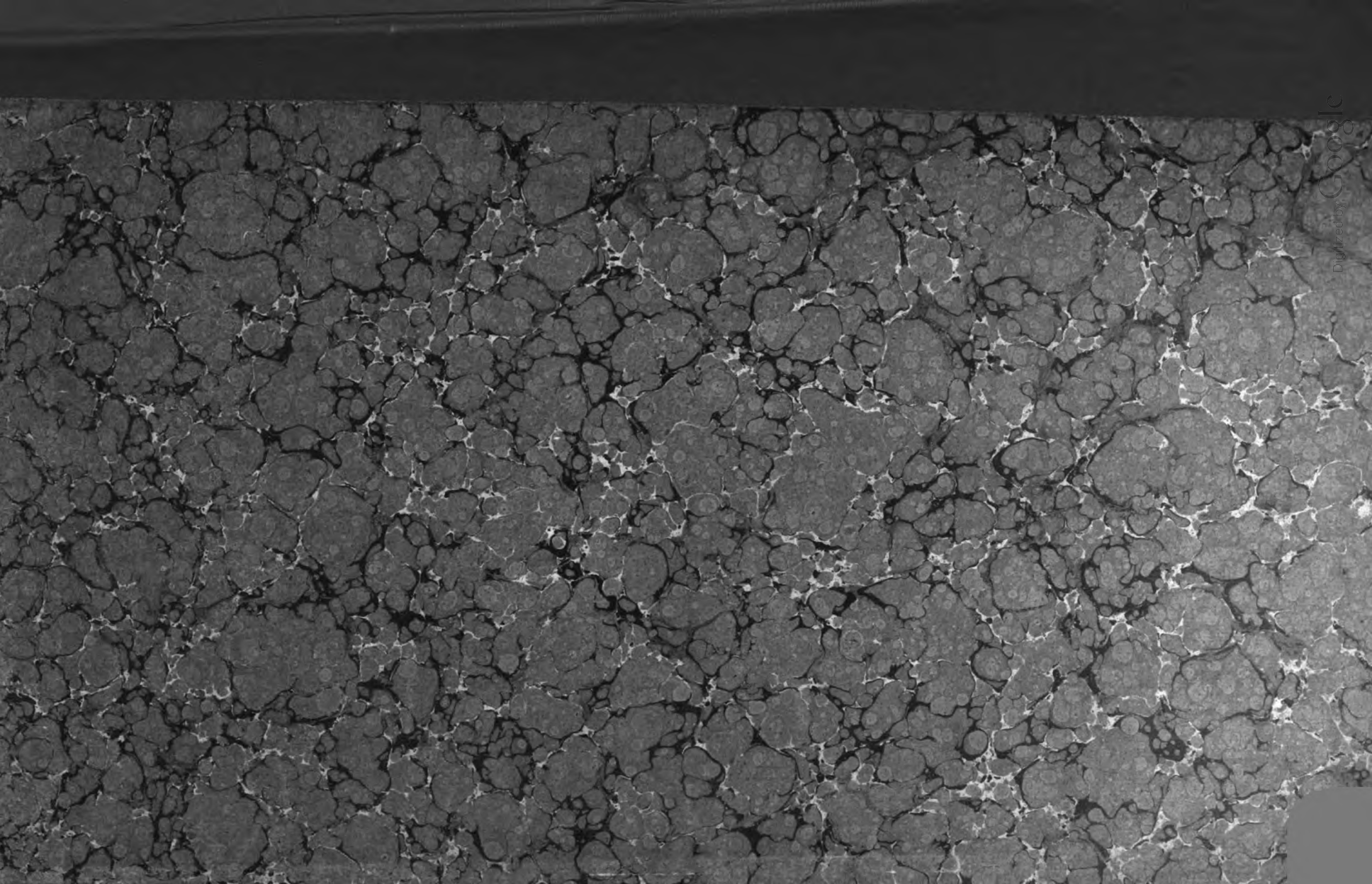
DATE DUE

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA
94305

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



QA 613
A33
1887-1888

Stanford University Libraries
3 6105 015 908 846

DATE DUE

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA
94305

Digitized by Google